~~D. L. 15332~~

D. L. 486

fol.: 80/105

LA 1157

136-147

136 – 147

J. F. Cooper's
ſämmtliche Werke.

136ſtes — 138ſtes Bändchen.

Geſchichte der Nordamerikaniſchen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Erſter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.
Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

von

Dr. H. Künzel,

Mitglied der Camden Society in London.

EIGENTHUM DER STADT AUGSBURG

Erſter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

von

Dr. H. Künzel,

[illegible]

Erster Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von J. D. Sauerländer.

Erſtes Kapitel.

Ueberlegenheit der britiſchen Seemacht. — Ihr Urſprung. — Die Vereinigten Staaten von Amerika von Engländern gegründet. — Verſchiedenheit der Beweggründe der erſten Anſiedler. — Frühzeitige Schifffahrt nach der neuen Welt. — Erſte Streitigkeiten zwiſchen den Anſiedlern. — Das erſte amerikaniſche bedeckte Schiff. — Küſtenfahrt unter Capitain John Smith. — Verſuche, eine nordweſtliche Durchfahrt nach China zu finden. — Engliſche, deutſche und ſchwediſche Anſiedelungen. — Handel mit den Indianern. — Das erſte amerikaniſche Seegefecht. — Kreuzer von den amerikaniſchen Anſiedlern angewendet. — Seegefecht mit einem barbariſchen Raubſchiffe. — Wegnahme der Neuen-Niederlande von den Holländern. — Schiffe zu Boſton erbaut. — Franzöſiſches Schiff auf dem See Ontario von Stapel gelaſſen. — Amerikaniſche Handelsſchiffe. — Räubereien der Bukkaneers. — Verſuch, der Seeräuberei an den amerikaniſchen Küſten zu ſteuern. — Erſter Gebrauch der Taucherglocke. — Zunahme der Schifffahrt der amerikaniſchen Niederlaſſungen. — Expedition gegen Port-Royal. — Angriff von Quebec. — Erſtes amerikaniſches Linienſchiff. — Gleichgewicht der europäiſchen Seemächte.

Das britiſche Reich, bei weitem der mächtigſte Staat der neueren Zeit, iſt ſtufenweiſe fortſchreitend zu dem jetzigen Höhepunkt der Größe ſeiner Marine gelangt, und ſein gegenwärtiger Zuſtand muß mehr als der Erfolg moraliſcher, denn phyſiſcher Urſachen angeſehen werden, obgleich Letzteres wahrſcheinlich die vorherrſchendere Meinung iſt. Ungeachtet der inſulariſchen Lage des Sitzes ſeiner Macht, datirt ſich die Ueberlegenheit ſeiner Seemacht

erſt von neuerer Zeit, während Spanien und ſelbſt die kleineren Staaten Portugal und Holland die anderthalb Jahrhunderte hindurch, welche der Entdeckung der weſtlichen Halbkugel und des Seeweges nach Indien folgten, einen ebenſo kühnen, wo nicht überlegenern ſeemänniſchen Unternehmungsgeiſt bewieſen.

Während dieſe drei Nationen ausgedehnte Colonieen gründeten und zu künftigen Staaten den Grund legten, war die Thätigkeit der engliſchen Seeleute nur auf Expeditionen gerichtet, die, in raubſüchtiger Abſicht unternommen, eigentlich nichts als Seeräubereien waren. Innere politiſche Umſtände wirkten ohne Frage darauf ein, ſolche Folgen hervorzurufen; denn während durch die Beſteigung der Throne Spaniens und Indiens von Seiten des Hauſes Habsburg eine Macht gegründet wurde, die es mit dem übrigen Europa nach ſeinem damaligen Zuſtande aufnehmen konnte, hatte England, von ſeinen Continentalbeſitzungen vertrieben, an Schottland einen unruhigen Nachbar und an Irland einen mißvergnügten, zum Aufruhr geneigten Unterthan, was ſeine Kraftentwickelung nach Außen hemmte. Auch die bürgerlichen Zwiſte, in welche England ſo lange verflochten war, wirkten wahrſcheinlich nachtheilig auf die Fortentwickelungen ſeiner Marine ein, ſo wie der Kampf, welcher auf die Entthronung der Stuarte folgte, nicht ermangeln konnte, die Anſtrengungen zu vermindern, die auf Intereſſen außerhalb der Grenzen näher liegender Streit-

fragen gerichtet waren. In Gefolge aller dieſer am Anfange des ſiebzehnten Jahrhunderts beſtehenden Verhältniſſe, hatten ſich Spanien, Frankreich und Portugal bereits in den Beſitz deſſen geſetzt, was man als die vorzüglichſten Länder des amerikaniſchen Feſtlandes betrachtete, ehe England anfing, ernſtlich an das Coloniſiren zu denken. Als der Verſuch endlich und mit Glück gemacht wurde, ſo war es mehr der Unternehmungsgeiſt einzelner Männer, als jener der Regierung, welcher das Werk zu Stande brachte, und lange Jahre hindurch war die Macht, welche die Krone ausübte, nur dahin gerichtet, einen übel geordneten und häufig unzureichenden Schutz zu gewähren. Es waren Engländer und nicht England, die den Staat gründeten, der unter dem Namen der Vereinigten Staaten von Amerika bekannt iſt.

Es würde die eigentlichen Grenzen eines Werkes ſolcher Art überſchreiten, wenn wir in die ausführliche Erzählung der mit den Niederlaſſungen in Virginien und Maſſachuſetts verbundenen Begebenheiten eingehen wollten. Die erſte bleibende Niederlaſſung wurde in der erſteren Colonie im Jahre 1607 gegründet und jene von Plymouth erfolgte 1620. Nichts konnte ſich ſo ſehr widerſtreiten, als die Gründe, welche dieſe Abenteurer zu beiden Unternehmungen bewogen, aus welchen in dem kurzen Zeitraume von etwas mehr als zwei Jahrhunderten eine Republik entſtand, die bereits ihre Stelle unter den großen chriſtlichen Mächten eingenommen hat, und nur ſich und

ihren vorherrſchenden Principien treu zu bleiben braucht, um den erſten Rang unter den Nationen einzunehmen. Diejenigen, welche ihr Glück den fruchtbaren Ufern des Cheſapeake anvertrauten, ſuchten weltliche Vortheile für ſich ſelbſt und Wohlſtand für ihre Nachkommen, während die Pilgrimme, wie man die erſten Einwandrer von Neu-England zu nennen pflegt, landeten, um ſich ein Aſyl zu ſuchen, wo ſie ohne Eingriffe der weltlichen Macht, welche in der alten die Gebräuche ihrer Kirche entheiligt, ihre Altäre errichten konnten. Die Bande der Natur zogen Gleiche zu Gleichen hin, und ein Jahrhundert hindurch nahmen die Auswanderer aus Europa die hervorſtechenden Züge der Urcoloniſten an. Der eine Theil des Landes zeichnete ſich durch eine ſorglos fröhliche Stimmung, die Folge glücklicher Geldſpeculationen, der andere durch das ernſt nachdenkendere Weſen einer ſtrengen moraliſchen Zucht und einen Gewerbfleiß aus, der durch das Bedürfniß ermuntert und durch Klugheit geregelt wurde. Die Unterſcheidung blieb nicht hierbei ſtehen. Während der eine Theil Ungebundenheit und Gedankenloſigkeit bis zur höchſten Unbeſonnenheit trieb, ſchob der andere Fanatismus und Frömmelei den milden und liebevollen Satzungen des Chriſtenthums unter. Es iſt ſchwer zu ſagen, welche Folgen die Nachbarſchaft dieſer beiden Niederlaſſungen bei ſo widerſtreitender Charaktereigenthümlichkeit und Denkweiſe herbeigeführt haben würden, hätte nicht die Eroberung der holländiſchen Beſitzung von New-York ſie

vermittelſt eines Volkes mit einander verbunden, das, ſpäter aus England gekommen, mehr National-Charakterzüge beibehalten hatte, auf welche Uebertreibungen und Zufälligkeiten keinen Einfluß ausübten. Der Erfolg war eine Verſchmelzung, welche Härten ſchnell verwiſcht und in einer nicht fernen Periode eine Uebereinſtimmung des Charakters hervorzubringen verſpricht, wie man ſie ſelten bei einem großen und gemiſchten Volke antrifft. Die Schiffe, welche zu den erſten Verbindungen zwiſchen den Colonieen und dem Mutterlande gebraucht wurden, waren klein, abweichend von 50 bis zu 200 Tonnen Laſt. Die Expedition nach Plymouth wurde zuerſt in dem May-Flower, einer Barke von 180 Tonnen, und dem Speadwell von 60 Tonnen verſucht. Da es ſich aber erwies, daß der letztere leck war, ſo wurde er nach zweimaliger Rückkehr in den Hafen, um ihn ausbeſſern zu laſſen, aufgegeben, und die Reiſe in dem erſteren Schiffe allein fortgeſetzt. Jene nach Virginien, unter Newport, nahm vier Monate Zeit weg, welche Verzögerung dadurch entſtand, daß das Schiff ſüdwärts geſegelt war, um die Paſſatwinde zu erreichen, ein Verfahren, das unter den meiſten Schifffahrern der neuen Welt noch lange nach deren Entdeckung durch Columbus üblich war, der aus dieſen ſtets gleichförmigen Winden ſelbſt Vortheil gezogen hatte. Der May-Flower ſegelte am 6. September von Plymouth in England ab und erreichte nach einer ſtürmiſchen Ueberfahrt am 9. Novem-

der das Vorgebirg Cod. Da es die Abſicht der ſich an Bord befindenden Paſſagiere war, weiter ſüdlich zu gehen, ſo iſt es wahrſcheinlich, daß ſie Südweſtwinde und Ströme fanden, die ſie nordöſtlich in die amerikaniſchen Gewäſſer brachten.

Der erſte Streit zwiſchen den Anſiedlern und einem ihrer civiliſirten Nachbarn fiel 1613 vor, als eine Expedition aus Virginien, die unter Capitain Samuel Argal an der Küſte von Neu-Schottland anlangte, den neuen franzöſiſchen Poſten von St. Sauveur angriff, der auch ohne Schwierigkeit weggenommen wurde. Argal hatte 11 Schiffe bei ſich, von denen jedoch die meiſten ganz klein waren, ſein ſchweres Geſchütz beſtand im Ganzen aus 14 leichten Kanonen. Die Franzoſen waren gänzlich von Geſchütz entblößt. Der eingeſtandene Zweck der Unternehmung war die Fiſcherei; allein die Flotille erregte den Verdacht, daß es auf den Erfolg ebenfalls abgeſehen war, der ſich wirklich herausſtellte. Was auch immer die Abſicht der Ausrüſtung der erſten Flotille unter Capitain Argal geweſen ſein mag, ſo viel iſt gewiß, daß er bei ſeiner Rückkehr aus Virginien förmlich mit 3 beſſer ausgerüſteten Schiffen gegen die Franzoſen in Akadien abgeſchickt ward, und ihre ſämmtlichen Beſitzungen verwüſtete; beide Ereigniſſe fanden mitten im tiefſten Frieden Statt und waren eine Folge der Anmaßung der Engländer, die auf den Beſitz der ganzen Küſte bis zum 46. Grad nördlicher Breite Anſprüche machten.

Bei ſeiner Rückkehr nach Virginien lief Capitain Argal in die Bai von New-York ein und verlangte auch von dieſem Lande Beſitz zu nehmen, unter dem Vorwande, daß es von einem Engländer entdeckt worden wäre. Hendrick Chriſtaens, den Argal einen „eigenmächtigen holländiſchen Gouverneur“ nannte, hatte nicht Kraft genug, ſich einer ſolchen Zumuthung zu widerſetzen und ſah ſich zur Unterwerfung gezwungen. Auf der Rückkehr nach Virginien ging eins der zu dieſer Expedition verwandten Schiffe verloren und ein anderes, das öſtlich bis zu den Azoren getrieben war, fuhr weiter nach England, während Capitain Argal allein in den Cheſapeake einlief. Die bei dieſer Gelegenheit gemachten Gefangenen entgingen kaum dem Schickſal, als Piraten hingerichtet zu werden.

Dies war die erſte kriegeriſche Seeunternehmung, die von den amerikaniſchen Anſiedlern verſucht wurde, wenn man etwa einige kleine Streifzüge abrechnet, die in Böten gegen die Wilden unternommen wurden. Der Angriff auf die Niederlaſſung der Holländer blieb erfolglos und ſcheint mehr eine Gegendemonſtration, als Eroberung zum Zweck gehabt zu haben. Denn dieſelben fuhren fort ſich auszubreiten, und faſt ein halbes Jahrhundert lang hatten ſie noch ihre eigene Regierung. Das erſte bedeckte Schiff, von dem wir Nachricht haben, daß es in dem alten amerikaniſchen Staate gebaut worden ſei, wurde vom Schiffer Adrian

Block an den Ufern des Hudſons und wahrſcheinlich innerhalb der gegenwärtigen Grenzen von New-York während des Sommers 1614 erbaut. Dieſes Schiff nennt De Laet eine „Jacht", die nach ſeiner Beſchreibung 38 Fuß Kiellänge, 44½ Fuß auf dem Verdecke und 11 Fuß in der Breite hatte. In dieſer Jacht fuhr Block durch das Höllenthor in den Sund ein, und als er oſtwärts ſteuerte, entdeckte er eine kleine Inſel, die er nach ſich ſelbſt benannte; dann fuhr er bis nach dem Vorgebirge Cod durch die Weinbergſtraße. Nach derſelben Nachricht bauten die Holländer, die ein Fort errrichtet und ihre Niederlaſſung verſtärkt hatten, zu Neu-Amſterdam noch viele kleinere Schiffe, Schaluppen und Kähne, womit ſie einen Handel mit den Wilden vermittelſt der zahlreichen Buchten, Sunde und Ströme des Landes eröffneten.

Es war ebenfalls im Jahre 1614, daß der berühmte Capitain John Smith, aus England kam, um eine Küſtenfahrt in der doppelten Abſicht des Handels und der Entdeckungen zu unternehmen.

Er begab ſich ſelbſt in ein Boot mit einer Mannſchaft von nur acht Mann, und der Nutzen, den er davon zog, ſo wie ſeine Entdeckungen lohnten die Gefahr reichlich.

Es mag dazu dienen, dem Leſer einen genauern Begriff von dem Zuſtande des Handels in dieſem Theile der Welt zu geſtatten, wenn wir hier anführen, daß im Jahre 1612 England 120 Schiffe beſaß, die ſich mit der

Neufoundland-Fiſcherei beſchäftigten, während die Franzoſen, Portugieſen und Spanier zuſammen nur etwa 300 hatten.

Viele Verſuche wurden um dieſe Zeit gemacht, eine nordweſtliche Durchfahrt nach China zu entdecken. Die wohlbekannte Expedition, zu welcher Baffin verwendet wurde, fällt in's Jahr 1616.

Nach der Niederlaſſung zu Plymouth fingen die engliſchen Colonieen an, an Bevölkerung und Hülfsquellen zuzunehmen, während die Holländer ſich förmlich zu New-York feſtſetzten. Auch die Schweden legten eine Niederlaſſung in dem Delaware an, und die ganze Küſte von Akadien bis nach Nord-Carolina war mehr oder weniger von Punkt zu Punkt beſetzt. Es wurde ein bedeutender Handel mit den Indianern getrieben, von welchen man Pelzwaare gegen Wampum*) eintauſchte. Schon frühe im Jahr 1629 verwendete die Neu-England-Compagnie fünf Schiffe von anſehnlicher Größe zum Handel mit der Colonie. Die meiſten dieſer Schiffe waren bewaffnet und führten alle auf ihren auswärtigen Fahrten Anſiedler aus. Der May-Flower ſcheint noch lange Jahre nach ſeiner erſten Reiſe zu dieſem Geſchäfte verwendet worden zu ſein. Im Jahre 1633 wurde zu oder nahe bei Boſton ein kleines Schiff erbaut, welches einer der erſten Kauffahrer, wo nicht der erſte von beträchtlicher

*) Ein Schmuck der Indianer, nach Art unſerer Schmelzſtickereien.

Größe war, die in Neu-England erbaut wurden. Allein die Fortſchritte, welche die Colonie der Maſſachuſetts-Bai in der Schifffahrt machte, waren ſo ſchnell, daß im Jahr **1639** Geſetze erlaſſen wurden, um die Fiſchereien zu ermuthigen, welche als die Elementarſchule der amerikaniſchen Schiffsunternehmungen betrachtet werden können. Die Fiſcher wurden während der Fangzeit und die Schiffsbauer für immer von der Militärpflichtigkeit befreit, ein großes Vorrecht in einem jugendlichen, von Wilden umgebenen Staate. Zu Denjenigen, welche dem Handel und der Schifffahrt dieſer Colonie einen Impuls gaben, gehörte der berühmte Hugh Peters, der nachmals in England wegen Verrätherei hingerichtet wurde und der zu Salem **1641** ein Schiff von **300** Tonnen Laſt erbauen ließ.

Innerhalb **20** Jahren nach der Niederlaſſung zu Plymouth wurde dem Schiffsbau und der Schifffahrt in Neu-England große Aufmerkſamkeit gewidmet, und da jedes Schiff von einiger Größe mehrere leichte Kanonen bei ſich führte, nahm die Schifffahrt in dieſer Periode ſehr den Charakter eines bewaffneten Handels an. Außer den Schiffen und Barken, die über den Ocean fuhren, wurden an den Küſten viele bedeckte Böte oder kleine Schaluppen verwendet; vorzüglich von ſolchen, welche mit den Indianern Handel in Fellen trieben. Das erſte Seegefecht, welches wahrſcheinlich zwiſchen den Einwohnern der amerikaniſchen Colonieen und ſeinen Feinden vorfiel,

war ein Kampf zwiſchen einem John Gallop, der Handel dieſer Art trieb, in einer Schaluppe von 29 Tonnen, und einigen Narraganſett-Indianern, die ſich eines Schiffes bemächtiget hatten, das einem gewiſſen Oldham gehörte, der einen ähnlichen Erwerbszweig hatte. Da dieſes in einem gewiſſen Sinne für das erſte Seegefecht der Nation gehalten werden kann, ſo glauben wir, daß eine Beſchreibung davon zu liefern, der Mühe nicht unwerth ſei.

Im Mai des Jahres 1636 war Gallop in ſeiner kleinen Schaluppe, die von zwei Männern und zwei Jungen, ihn ſelbſt mit eingeſchloſſen, bemannt war, in dem Sunde, in der Nähe der Plum-(Pflaumen) Inſel ſtationirt, und er wurde durch das Wetter gezwungen, ſich leewärts unter die Inſeln zu flüchten, welche die Kette zwiſchen Long-Island und Connecticut bilden. Als er ſich dem Lande näherte, gewahrte er ein Schiff, das ſeinem eigenen in Größe und Ausrüſtung ſehr ähnlich ſah, und das er für die Pinaſſe des Herrn Oldham erkannte, der mit einer Bemannung von zwei Jungen und zwei Narraganſett-Indianern unter Segel gegangen war. Als ſich Gallop dem andern Schiffe näherte, begrüßte er es, erhielt aber keine Antwort, und als er näher auf es zukam, entdeckte er, daß nicht weniger als vierzehn Indianer auf dem Verdecke lagen. Auch war eben ein Kahn mit Gütern und von Indianern bemannt, nach der Küſte abgefahren. Gallop kam jetzt der Verdacht, daß Oldham

von den Wilden überwältiget worden ſei, ein Argwohn, der ſich dadurch beſtätigte, daß die Indianer das Kabeltau abknüpften und ſich unter dem Winde in der Richtung nach der Narraganſett-Bai treiben ließen. Ueberzeugt, daß hier eine Räuberei begangen worden ſei, machte Gallop Jagd auf ſie, und ſich auf die Seite der Pinaſſe legend, gab er den Wilden muthig eine volle Ladung. Die letzteren hatten Schwerter, Spieße und einige Feuergewehre bei ſich und verſuchten Widerſtand zu leiſten; Gallop trieb ſie aber bis auf den letzten Mann unter das Verdeck. Da er ſich jedoch bei einer ſolchen Ungleichheit der Mannſchaft nicht zu entern getraute, ſo nahm Gallop ſeine Zuflucht jetzt zu einem neuen Mittel, um ſeine Feinde aus dem Schiffe zu treiben. Da die Pinaſſe ohne Steuermann umhertrieb, ſo kam ſie bald unter den Wind, indeß Gallop's Schaluppe mit Preßwind ſegelte. Sobald die Schiffe weit genug von einander waren, überließ ſich Gallop dem Winde und fuhr gerade auf die Wetterſeite der Pinaſſe los, ſo daß er ihr einen gewaltigen Stoß beibrachte, der ſie beinah umgelegt hätte. Die Erſchütterung jagte den Indianern, die ſich auf einem Elemente und in einem Fahrzeuge befanden, das ſie nicht zu regieren verſtanden, einen ſolchen Schrecken ein, daß ſechs von ihnen wie wahnſinnig auf das Verdeck liefen und in die See ſprangen, wo ſie alle ertranken. Die Schaluppe ſegelte ſodann abermals mit Preßwind, während

Gallop einen Anker in den Bug der Pinaſſe ſo geſchickt warf, daß, als er zum zweiten Mal auf ſie einrannte, die Ankerflügel durch die Seitenwände der Pinaſſe getrieben wurden, die nach ſeiner Angabe von Borden waren. Die zwei Schiffe hingen nun feſt aneinander und die Mannſchaft der Schaluppe fing an durch die Seitenwände der Pinaſſe, in deren Kielraum zu feuern; als es indeſſen Gallop unmöglich fand ſeine Feinde auf das Verdeck zu treiben, machte er ſein Schiff wieder frei und preßte den Wind zum dritten Mal, während vier oder fünf andere Indianer ebenfalls über Bord ſprangen und das frühere Schickſal ihrer Gefährten theilten. Bald erſchien ein anderer Indianer auf dem Verdeck und bot ſeine Unterwerfung an. Gallop legte mit ſeiner Schaluppe an der Pinaſſe an, nahm den Indianer auf und ließ ihn mit gebundenen Händen und Füßen in den Kielraum abführen. Sehr bald folgte ſeinem Beiſpiel ein anderer, und auch er ward an Bord der Schaluppe genommen und gebunden; da man aber befürchten mußte, daß einer von dieſen boshaften Feinden den andern befreien könnte, wenn ſie ſich überlaſſen wären, ſo wurde der zweite Gefangene in die See geworfen. Jetzt hielten ſich nur noch zwei Indianer auf der Pinaſſe. Sie hatten ſich in ein kleines Gemach im unteren Schiffraum geflüchtet und ſchienen geneigt ſich mit ihren Waffen zu vertheidigen. Gallop aber befreite ſeine Schaluppe von jeder Laſt, takelte die Maſte der Pinaſſe ab, nahm ſie ans Schlepptau und preßte

den Wind abermals, um nach den Inſeln zuzuſteuern. Als aber der Wind ſich immer mehr erhob, war man genöthigt das Schlepptau zu zerſchneiden und die Pinaſſe ihrem Schickſal zu überlaſſen. Sie verſchwand in der Richtung nach der Narraganſettbai, wo ſie wahrſcheinlich im Verlauf einiger Stunden ſtrandete.

Gallop fand den Körper des Herrn Oldham am Bord der Pinaſſe; der Kopf war geſpalten, die Hände und Beine zerſtückelt, und das Fleiſch noch warm. Der Leichnam wurde der See übergeben.

So endete dieſes merkwürdige Gefecht, in welchem Gallop eben ſo viel Befehlshabertalent als Muth an den Tag legte und zugleich bewies, welches gewaltige Uebergewicht die ſeemänniſche Bildung auf einem Elemente gewährt, welches erſt durch einen langen vertrauten Umgang völlig dienſtbar gemacht werden kann. Obgleich der engliſche Name durchaus nicht nöthig hatte ſich neue Achtung zu erkämpfen, um kleineren Geſellſchaften, welche mit den Wilden Handel trieben, den nöthigen Schutz zu gewähren, ſo wurde doch die Regierung von Maſſachuſetts durch den Ruf, welchen ſich Gallop bei jener Gelegenheit erworben hatte, bewogen eine Expedition unter Mr. Endecott gegen die Indianer abzuſenden, welcher ihnen auch durch die Zerſtörung ihrer Wohnungen und Erndten, ob ſie gleich die Flucht ergriffen, vielen Schaden zufügte. Indeſſen waren die ſpäteren Expeditionen von noch größerem Erfolg.

Auch die Franzoſen in Acadien gaben Veranlaſſung zu zwei oder drei anderen Rüſtungen, welche übrigens keine bemerkenswerthen Reſultate herbei führten.

Trotz der häufigen Kämpfe mit den Indianern und der wiederholten Angriffe derſelben auf die franzöſiſchen Anſiedelungen, ſcheinen doch die regelmäßigen Kreuzer zuerſt von den amerikaniſchen Coloniſten dann angewandt worden zu ſein, als Mißverſtändniſſe mit den Holländern von Neu-Niederland eintraten. Die Colonie von New-Haven war ſo blühend geworden, daß ſie ſchon im Jahr **1646** auf Rhode-Island ein Schiff von **150** Tonnen bauen ließ, das aber auf ſeiner erſten Fahrt auf der See zu Grunde ging. Kurz nachher wurde ein kleiner Kreuzer, welcher **10** Kanonen und **40** Mann führte, von den vereinigten Colonieen Hartford und New-Haven beſtellt, im Long-Island-Sund in der Abſicht zu kreuzen, den Vergrößerungsverſuchen der Holländer Einhalt zu thun, und die Verbindung mit ihren Anſiedelungen offen zu halten, welche ſie auf dem jenſeitigen Ufer gegründet hatten. Im Jahr **1654** befahl das Parlament die Holländer als Feinde zu betrachten; aber jene beiden Colonieen waren noch zu jung und zu ſchwach, um ſich in einen Kampf einzulaſſen, welcher nicht unumgänglich nothwendig war. Es ſcheint auch, daß jenem Befehl keine weitere Folge geleiſtet wurde.

Connecticut ließ ein anderes Schiff den Watch-Hill umkreuzen, um die Narraganſett-Indianer an der

Ueberfahrt und an dem Angriff des Montauk=Stammes zu hindern, welcher ſich unter den Schutz jener Colonie begeben hatte.

Maſſachuſetts ließ im Jahr 1645 zu Cambridge ein Schiff von beträchtlicher Größe bauen, welches mit 14 Kanonen und mit 30 Mann nach den canariſchen Inſeln ſegelte. Es traf mit einem Seeräuberſchiffe von 20 Kanonen und 70 Mann, welches wahrſcheinlich der Berberei angehörte, zuſammen, und das Gefecht dauerte den ganzen Tag hindurch. Letzteres erlitt an ſeinem Takelwerk einen ſo beträchtlichen Schaden, daß das Schiff von Neu=England der Gefahr entſchlüpfen konnte. Wenn das Gefecht zwiſchen Gallop und den Narraganſetts=Indianern auch in Beziehung auf die Zeit, auf den Vorrang Anſpruch machen kann, ſo muß doch jener Kampf als das erſte regelmäßige Seegefecht betrachtet werden, welches irgend ein amerikaniſches Schiff zu beſtehen hatte.

Eine bedeutende Veränderung in dem Zuſtande der amerikaniſchen Colonieen trat im Jahre 1664 ein, nachdem den Holländern Neu=Niederland entriſſen worden war. Die Schiffe, welche bei dieſer Gelegenheit den Dienſt verſahen, ſtanden unter dem Commando des Sir Robert Carr, die Truppen unter dem Obriſten Richard Nicoll. Wiederſtand war keiner verſucht worden. Infolge dieſes Gebietzuwachſes und der Unterwerfung der ſchwediſchen Niederlaſſungen an dem Delavare befand ſich die ganze Küſte zwiſchen der Bai von Fundy und den

beiden Floridas nun im Beſitze der engliſchen Colonieen. Man hatte im Jahr 1660 die Seelenzahl der engliſchen Niederlaſſungen auf etwa 80,000 berechnet; der neue Zuwachs ſteigerte dieſe Summe auf mehr als 100,000 Einwohner europäiſcher Abkunft. Neu-England widmete der Schifffahrt die größte Aufmerkſamkeit; und nach Hutchinſon ſtellt ſich heraus, daß im Jahre 1676, alſo grade ein Jahrhundert vor der Unabhängigkeitserklärung zu Boſton und in der Nachbarſchaft folgende Schiffe gebaut worden waren, welche den benachbarten Häfen angehörten, nämlich: 30 Schiffe zwiſchen 100 und 250 Tonnen, 200 Schiffe zwiſchen 50 und 100 Tonnen, 300 Schiffe zwiſchen 6 und 10 Tonnen.

Die meiſten der kleineren Schiffe wurden zur Schifferei verwandt, ebenſo dazu, die regelmäßige Verbindung zwiſchen den Küſtenniederlaſſungen zur See offen zu halten. Vorzügliche Schiffsbauſtationen waren Boſton, Charlestown, Salem, Ipswich, Salisbury und Portsmouth, wo ſich ſchon ſo frühe Schiffbauer befanden.

Die Franzoſen hatten ſich, während ſo die Engländer die Küſte beſetzten, im Innern des Landes der Kette der großen Seen entlang allmählig ausgedehnt und ſo einen Gürtel um die Beſitzungen ihrer Nebenbuhler herumgezogen. Im Verlaufe dieſer Ereigniſſe ließ de la Salle ein Schiff von 10 Tonnen auf dem See Antario im Jahr 1678 vom Stapel laufen, welches das erſte ein-

deckige Boot auf dieſen Gewäſſern war. Auf ſeinen Betrieb lief im folgenden Jahre ein Schiff von 60 Tonnen auf dem Erie-See vom Stapel.

Connecticut beſaß, Trumbuk's Angabe zufolge, im Jahr 1680 24 Schiffe zuſammen von 150 Tonnen, auf denen jene Colonie mit Boſton, Neu-Foundland und Weſtindien ihre Handelsgeſchäfte gemeinſchaftlich betrieb. 49 Schiffe liefen im folgenden Jahre allein in den Hafen von Portsmouth ein. Schon im Jahre 1651 war die bekannte Navigationsacte, durch welche der Handel nur allein auf engliſche Schiffe beſchränkt werden ſollte, im Parlament durchgegangen, aber ſie wurde von den Coloniſten wenig geachtet. Edmund Randolph kam zwar zum zweiten Male in demſelben Jahre nach Boſton und machte einen zwar kräftigen aber unzureichenden Verſuch dieſes verrufene Statut in Wirkſamkeit zu ſetzen. Vorzüglich war es in Maſſachuſetts vom erſten Augenblick an beinahe ein todter Buchſtaben geweſen, obgleich die Holländer in Neu-Niederland für nothwendig erachtet hatten, eine Clauſel in ihre Capitulationsartikel einzurücken, der zufolge ihnen der Handel mit Holland für 6 Monate länger nach der Uebergabe geſtattet ſein ſollte.

Die Bukkanier begannen um das Jahr 1666 ihre Seeräubereien in den amerikaniſchen Meeren, und auch kleinere Räubereien fanden in jener frühen Zeit ſchon häufig ſtatt. Dieſe Bukkanier waren urſprünglich nur die aus den weſtindiſchen Inſeln Verbannten, welche

zuletzt die Noth verbrüderte. Sie vereinigten ſich auf den Tortugas und begannen diejenigen Schiffe zu plündern, welche ſich dem Ufer näherten. Sie verübten ihre meiſten Räubereien auf offenen Booten. Beſonders waren die ſpaniſchen Schiffe ihren Angriffen ausgeſetzt und bald fingen ſie an, durch ihr Glück ermuthigt, ſich weiter in die See hinauszuwagen. Ihre Anzahl vermehrte ſich reißend und bald erſchienen die Plünderer häufig auf den Küſten, vorzüglich in den ſpaniſchen Niederlaſſungen. Dieſe Freibeuter begannen ihre Unternehmungen oft mit Gebet, in der That eine charakteriſtiſche Eigenthümlichkeit jener Zeit. — Sie vergeudeten ihren geſetzwidrigen Reichthum eben ſo wüſt, wie ſie ihn gewonnen hatten und gleich vielen mächtigen Gemeinſchaften rieben ſie ſich endlich ſelbſt durch Ausſchweifungen auf, zu welchen ſie durch ihren eigenen Wohlſtand verführt wurden.

Für die Annahme, daß dieſe Freibeuter je wirklich mit dem engliſchen Continent in Verbindung geſtanden, wiſſen wir keinen Bürgen zu finden, obgleich es gegründet iſt, daß Jamaica zu einer gewiſſen Zeit von ihnen umſchwärmt wurde. Indeſſen ſind noch zu viele Traditionen auf der Küſte übrig, daß man nicht vermuthen dürfte, einige von jenen Ausſchweifungen, zu welchen der noch ungeregelte Zuſtand der weſtlichen Welt Gelegenheit bot, möchten weniger offen von dieſen beſuchenden Gäſten begangen worden ſein. Seeräuberei war damals

noch nicht ſo verrufen wie heut zu Tag; was wir ſelbſt auf dem Feſtlande von Männern, die wir Helden nennen, gethan ſahen, das wurde damals auf den Gewäſſern verübt, ohne daß man viel Aufhebens davon machte.

Winthrop's Journal ſtattet uns den erſten zuverläſſigen Bericht über den Verſuch ab, die Seeräuberei mit geregelter Kriegsmacht an der amerikaniſchen Küſte zu unterdrücken. Dies geſchah ſchon im Jahre 1633. Zu Miſtick war ſchon im vorhergehenden Jahre eine Barke von 30 Tonnen Ladung vom Stapel gelaufen, welche den Namen „the Blessing of the Bay“ (der Segen der Bay) führte und für den ebenerwähnten Zweck in einen Kreuzer umgeſchaffen worden war. Die Regierung der Colonie hatte die Nachricht erhalten, daß ein gewiſſer David Bull in Verbindung mit 15 andern Engländern verſchiedene Seeräubereien an den öſtlich wohnenden Fiſchern verübt und auch eine Küſtenniederlaſſung überfallen hatte. Als indeſſen die Nachricht einlief, daß die Küſtenbewohner ſelbſt mit einigen bewaffneten Pinaſſen und Schaluppen den Freibeutern nachſpürten, ward die Expedition aufgehoben. Es verſtrichen einige Monate, bis man etwas Beſtimmtes über Bull und ſeinen Anhang einziehen konnte, und im Januar 1633 kehrte die zweite wie im Mai die dritte Expedition unverrichteter Sache wieder zurück. Einen Beweis von geſetzwidrigen Abſichten Bull's fand man darin, daß er und ſeine Genoſſen zu der Stunde, wenn die Matroſen anderer Schiffe ſich

zum Gottesdienſte zu verſammeln pflegten, auf dem Verdecke zuſammenkamen, um Lieder zu ſingen und ſich mit ſchlechten Geſprächen zu unterhalten. Wahrſcheinlich beſtand dieſer Haufe aus virginiſchen Pelzhändlern, deren Benehmen den öſtlichen Puritanern im Allgemeinen ſo leichtfertig erſchien, daß ſie eben unbedeutende Ausſchweifungen als Seeräubereien verſchrieen.

Ebenſo ward ein anderes unbedeutendes Ereigniß zu Neu-Niederland für Seeräuberei ausgegeben. Einen Capitain Stone nämlich, der ergriffen worden war, verpflichtete man, vor dem Admiralitätshof in England zu erſcheinen. Als man aber ſah, daß der ganze Vorgang ſich nur als ein gewöhnlicher Ueberfall herausſtellen würde, ließ man den Prozeß fallen; dieß geſchah ebenfalls im Jahr 1633, und die Annahme, daß die Puritaner zu Uebertreibungen verleitet wurden, iſt deßwegen nicht ungegründet, weil Capitain Stone vor ſeinem Weggang aus der Colonie des Ehebruchs halber feſtgenommen worden war. Die große Jury aber ergriff ihre Zuflucht zur Ignoramus-Bill *).

Nach dem Journal des Gouverneur Winthrop wandte im Jahr 1644 ein gewiſſer Edward Bedoll von Boſton

*) Die große Jury ſetzt einer vorgelegten Anklage-Bill die Ignoramus-Bill entgegen, wenn ſie die fragliche Anklage nicht hinlänglich oder unbegründet hält. Dadurch wird jede weitere Prozedur aufgehoben und der Angeklagte wieder in Freiheit geſetzt. Anmerk. d. Ueberſ.

die Taucherglocke an, um das Schiff Maria Roſa, welches das vorhergehende Jahr niedergeſunken war, wieder empor zu heben. Er benutzte 2 Fäſſer, an welche 600 Pfund Gewichte gehängt wurden, ſie auf den Grund hinabzudrücken. Der Verſuch gelang vollkommen und die Kanonen, der Ballaſt, die Güter und der Rumpf des Schiffes u. ſ. w. wurden auf eine ſeichte Stelle gezogen und gerettet. Zu Cadix war die erſte Taucherglocke, wenn wir nicht irren, in der Gegenwart von Carl V. benutzt worden. Man hält in Amerika allgemein, aber irrthümlich, Sir William Phipps für ihren Erfinder.

Die Marine der amerikaniſchen Colonieen hatte ſich gegen den Schluß des ſiebzehnten Jahrhunderts ſo vergrößert, daß ſie ſchon dem Mutterland mit vielen Transportſchiffen aushelfen und keinen geringen Antheil an dem Handel zwiſchen dieſen zwei großen Theilen des britiſchen Reiches nehmen konnte. Wahrſcheinlich wurde 1690 der Wallfiſchfang zu Nautucket begonnen und im Jahr 1696 ſoll die Marine von New-York ſich bis auf 40 Raaſegel führenden Schiffe, 62 Schaluppen und 60 Boote belaufen haben.

Der General-Gerichtshof von Maſſachuſetts ſandte im Jahr 1690 gegen die große Anzahl von Freibeutern, welche aus Acadien ſegelten, eine Expedition nach Port-Royal. Die Truppen, ungefähr 7 bis 800 Mann, wurden in 8 kleineren Fahrzeugen eingeſchifft und ſtanden unter dem Befehle Sir William Phipps. Am 28. April

ſegelte die Expedition aus und ſchon am 30. Mai kehrte ſie ſiegreich zurück. Der glückliche Erfolg dieſer Unternehmung bewog das Gouvernement von Maſſachuſetts, eine zweite gegen das wichtige Quebec zu verſuchen. Sir William Phipps *) befehligte wiederum eine Flotte, zwiſchen 30 und 40 Schiffen ſtark, von denen das größte 40 Kanonen und 200 Mann an Bord hatte. Die Geſammtzahl der Truppen und Matroſen belief ſich auf 2000 Mann. Am 5. October 1690 erſchien er vor Quebec und landete mit ſeinen Truppen am 8. October. Allein die 12 oder 1300 Mann, welche er ausgeſchifft hatte, wurden beinahe ohne Schwertſchlag zurückgetrieben. Die Schiffe wurden auf ihrer Rückfahrt von Boſton von einem heftigen

*) Sir William Phipps war im Jahr 1650 zu Pemaquid geboren. Bis zu ſeinem 17ten Jahre war er vorzüglich beim Landbau verwandt worden, dann kam er aber zu einem Schiffszimmermann in die Lehre. Er baute zu Sheepscote ein Schiff, ging ſpäter zur See und wurde, nachdem er dem Gouvernement in England Nachrichten von einem ſpaniſchen Wrack in der Nähe der Bahamen hatte zukommen laſſen, mit einer Fregatte ausgeſandt, jene Schätze zu heben. Dies gelang ihm diesmal nicht. Indeſſen ſchickte ihn der Herzog von Albemarle 1687 zum zweiten Mal aus, und er brachte diesmal nahe an 300,000 Pfund nach Hauſe, an welchem ſein eigener Antheil ſich auf 16,000 Pf. belief. Dieſe That machte ihn bekannt, und er wurde von Jacob II. zum Ritter geſchlagen. Schon früher war er zum High-Sheriff von Neu-England ernannt und 1691 zum Gouverneur ſeiner Heimaths-Colonie erhoben worden. Er ließ einen gewiſſen Capitain Short von der Nonſuch-Fregatte, mit dem er einen Streit über die Ausdehnung ſeiner Viceadmiralitäts-Gerichtsbarkeit gehabt hatte, 1693 verhaften und nach

Wind zerſtreut und die Marine von Maſſachuſetts erhöhte durch dieſe Unternehmung ihre Achtung nicht.

Im Jahr **1690** wurde zu Piſcataqua der Falkland, das erſte Linienſchiff vierter Größe in Amerika, vom Stapel gelaſſen.

Um jene Zeit war die ganze amerikaniſche Küſte in großer Aufregung; man fürchtete die Franzoſen, welche in jenen Meeren damals kreuzen ſollten. Aber wir erſehen aus der ganzen Geſchichte jener Periode, wie die Seemächte Europa's ſich beinahe das Gleichgewicht hielten; England, Frankreich, Spanien und Holland, ein jedes Land fürchtete das andere auf der hohen See.

England abführen. Der Gouverneur ward auf die Vorſtellung des Capitain Short hin, in Perſon nach England gefordert, um wegen ſeines Benehmens bei jenem Ereigniß Rede zu ſtehen. Er war nach ſeiner Rechtfertigung eben im Begriff, zu ſeinem Gouvernementsſitz zurückzukehren, als er, von einem bösartigen Fieber befallen, in London ſtarb. Zufolge einiger Berichte ereignete ſich ſein Tod im Jahr 1694, nach andern 1695. Die letztere Angabe iſt wohl die genauſte. Man rühmt ihm nach, daß er ein ehrbarer, wohldenkender und religiöſer Mann geweſen ſei, obwohl nicht ohne Leidenſchaft und Herrſchſucht. Er lernte, da er keine Schulbildung erhalten hatte, erſt in ſeinem Mannesalter leſen und ſchreiben. Aber ſeine genaue Kenntniß der Welt, ſeine guten Naturanlagen und ſein raſtloſer Unternehmungsgeiſt brachten ihn früh in höhere Wirkungsfreiſe, aus denen er gewöhnlich mit Auszeichnung ſchied. In Amerika herrſchte die irrthümliche Meinung, daß die Mulgrave-Familie, deren gegenwärtiges Haupt der Marquis von Normanby iſt, von Sir William Phipps abſtamme.

Zweites Kapitel.

Zwei Expeditionen des Sir W. Phipps. — Seeräubereien am Schluß des ſiebenzehnten Jahrhunderts. — Maßregeln werden zur Unterdrückung dieſes Uebels ergriffen. — Capitain Kidd. — Seine Verrätherei. — Deſſen Gefangennahme, Prozeß und Enthauptung. — Gouverneur Fletcher. — Expedition der Spanier gegen Charleston. — Expedition gegen Port-Royal in Acadien. — Die engliſche Flotte unter dem Commando des Sir Howden Walker. — Merkwürdige Unglücksfälle. — Die Marine von Connecticut und Maſſachuſetts. — Der erſte Schooner wird in Amerika gebaut. — Zunahme der Seeräuber. — Capitain Woods Rogers. — Mr. W. Rhett. — Hitziges Zuſammentreffen mit den Freibeutern. — Sclavenhandel. — Die Mißvergnügten in England werden nach Amerika geſandt. — Der Wallfiſchfang. — Die amerikaniſche Handelsmarine im Jahr 1731. — Die Engländer bereiten ſich in den amerikaniſchen Colonieen zum Kampf gegen Spanien vor. — Amerika, durch die europäiſchen Großmächte der Kriegsſchauplatz. — Die Belagerung von Louisbourg. — Commodore Warren. — Caperſchiffe. — Die Franzoſen drohen einen Einfall auf die amerikaniſche Küſte zu machen. — In Philadelphia wird ein Verein gegründet für den Zweck, eine Entdeckungsreiſe für eine nordweſtliche Durchfahrt unternehmen zu laſſen.

Am Schluß des ſiebenzehnten Jahrhunderts war die amerikaniſche Küſte von der Bai von Fundy bis zum Savannahſtrome größtentheils beſetzt. Die Coloniſten waren durch den Krieg, welchen der Friede zu Ryswick endigte, in großer Aufregung erhalten, viele kleinere Kreuzer und Galeeren in verſchiedenen Häfen, vorzüglich in der Abſicht gebaut und bewaffnet worden, gegen die

Kaperſchiffe zu kreuzen, welche von Acadien und Weſtindien ausſegelten.

Indeſſen ſcheint doch kein Gefecht zur See ſtattgefunden zu haben. Die zwei Expeditionen unter Sir William Phipps waren die bedeutendſten Militäroperationen, welche, die Kriege mit den Indianern abgerechnet, in den Colonieen ſtattgefunden hatten. Es ereignete ſich indeſſen in Bezug auf das Seeweſen nichts, was der Erwähnung werth wäre. Die königlichen Kreuzer, welche gelegentlich in den amerikaniſchen Meeren zu jener Zeit erſchienen, waren gewöhnlich leichte Fregatten. Sie gehören der Gattung von Schiffen an, welche zwiſchen den gegenwärtigen Schaluppen und den 32ern (?) ſtehen; in ihrer Bewaffnung und Größe konnten ſie es wahrſcheinlich nicht mit der größten der Schaluppen aufnehmen. Wir ſahen eins von den Schiffen des Sir William Phipps, welches in der Expedition gegen Quebec 44 Kanonen und 200 Mann an Bord mit ſich führte. Dieſes Mißverhältniß zwiſchen der Mannſchaft und der Bewaffnung beweiſt, wie außerordentlich unbedeutend die letztere gegen die erſtere geweſen iſt. In jener Zeit wußte man die Bedeutung des Geſchützes noch nicht recht zu würdigen; das Verdeck der Schiffe war zwar mit Kanonen überfüllt; aber ſie brachten eine ſo unbedeutende Wirkung hervor, daß große Seeſchlachten häufig mehrere Tage hindurch ohne irgend ein entſcheidendes Reſultat fortdauerten.

Ebenſo waren am Schluſſe des ſiebenzehnteu Jahrhunderts die Seeräubereien am furchtbarſten geworden, und Kidd verübte damals ſolche Thaten, welche ſeinen Namen unverhältnißmäßig berüchtigt machten. Die Meere wurden während jener Kriege von einer Gattung von Kaperſchiffen unſicher gemacht, welche nicht allein neutrale Schiffe angriffen, ſondern auch ſogar dieſe plünderten. Die meiſten dieſer Seeräuber waren Engländer; und es wird berichtet, daß ſie zuweilen ihre eignen Landsleute plünderten. New-York blieb durchaus nicht vom Verdachte frei einige ſolcher Schiffe ausgerüſtet zu haben; auf mehreren angeſehenen Männern der Colonie, unter andern auf dem Gouverneur Fletcher, laſtete dieſer ſehr unangenehme Verdacht. Man muß indeſſen, um ſolche Anklagen gehörig zu würdigen, ſich immer des Charakters jener Zeit erinnern; es galt damals für keine Schande auf bewaffneten Privatſchiffen Abenteuer zu ſuchen, und der Uebergang von einem Gefecht für Plünderung zu ungeſetzlichem Raub iſt in jenen fernen Meeren, wo ein hinreichender Beweis ſo ſchwer zu erhalten und das Geſetz ſo ohnmächtig iſt, ohnehin ſehr gering. Der Menſch, wenn ihn die Begierde ſtachelt, iſt nur allzu geneigt, das zu verüben, was er ungeſtraft thun kann; und das Rechtsgefühl wird durch ſolche häufige Ausübungen bald abgeſtumpft. Daß der Gouverneur Fletcher oder ſonſt ein angeſehener Coloniſt ſich abſichtlich in ſeeräuberiſche Abenteuer eingelaſſen habe, iſt durchaus unwahrſcheinlich;

dagegen leicht möglich, daß ſolche Männer an der Ausrüſtung von Privatkreuzern, welche nachher geſetzwidrige Handlungen ſich zu Schulden kommen ließen, Antheil nahmen. Ebenſo möglich iſt's, daß nicht immer eine ſtrenge Unterſuchung über ſolche Schiffe und über den Urſprung des Raubes, welchen ſie mit ſich brachten, nach ihrer Rückkehr angeordnet wurde. Dies war einigermaßen mit Kidd der Fall, der ſeinen ſpäter berüchtigten Namen eben ſo ſehr dem Eclat, mit welchem er ſegelte, zu verdanken zu haben ſcheint, — dabei noch von der Regierung beſtellt und durch angeſehene Männer unterſtützt, in Verbindung mit einigen außerordentlichen Vorfällen, welche ſeine Rückkehr begleiteten — als einigen ungewöhnlichen Exceſſen, die er als Seeräuber verübte. Die Thatſachen ſeines Rechtshandels mögen etwa alſo geweſen ſein.

Das Gouvernement in England hatte es in Folge des böſen Rufes, in welchem die Colonie von New-York durch die Unzahl von Räubereien, welche durch die aus dem Hafen jener Colonie ſegelnden Seeräuber verübt wurden, für nothwendig erachtet, ernſtliche Maßregeln zur Unterdrückung jenes Uebels zu ergreifen. Graf von Bellamont, welcher zum Gouverneur verſchiedener Colonieen ernannt worden, war mit der Ausführung dieſer Maßregel ſpeciell beauftragt. Mr. Robert Livingston, welcher ſich gerade zur Zeit, als jener Gegenſtand unter Berathung kam, in England aufhielt, wurde als ein

Mann von großem Einfluß in der Colonie New-York angewieſen, durch die rathſamſten Mittel jenem Unweſen ein Ende zu machen. Ein ſtark bewaffneter Kreuzer ſollte nach dem Rathe des Mr. Livingston mit dem ausdrücklichen Befehle ausgeſandt werden, alle jene geſetzwidrigen Seeräuber zu ergreifen. Capitain W. Kidd war von Mr. Livingston dem Lord Bellamont vorgeſtellt und ihm als ein Seemann empfohlen worden, der ganz geeignet wäre, an die Spitze einer ſolchen Unternehmung geſtellt zu werden. Man rühmte dem Capitain Kidd nach, er kenne die Seeräuber und ihre Verſammlungsplätze und zugleich ſei er ein Mann in deſſen Redlichkeit und Dienſte man völliges Vertrauen ſetzen könne. Nach dem erſten Vorſchlag ſollte ein königliches Schiff von 30 Kanonen und 150 Mann für dieſen Gebrauch ausgerüſtet werden; aber es iſt ein Beweis vom Geiſt jener Zeiten, daß dieſe Angelegenheit, da der Krieg alle regelmäßigen Kreuzer in Anſpruch nahm, Privatunternehmern überwieſen wurde, obgleich die Genehmigung der Ausführung von Seiten des Gouvernements nicht allein verſprochen, ſondern ſogar ertheilt worden war. Mr. Livingston betheiligte ſich mit einem Fünftheil und wurde der gewöhnliche Bürge für die Geſetzmäßigkeit von Kidd's ferneren Handlungen. Der Lord-Kanzler und verſchiedene angeſehene Edelleute betheiligten ſich gleichfalls an der Unternehmung, die Krone behielt ſich ein Zehntel von dem Ertrage vor, Beweiſe genug, daß ſie die Unter-

nehmung billigte. Kidd empfing von dem Graf von Bellamont, welchem er von Plymouth in England im April des Jahrs 1696 nach New-York in Amerika folgte, ſeine Beſtellung und Befehle. Es iſt viel Grund für die Annahme vorhanden, daß Capitain Kidd ſich ſo lange keiner geſetzwidrigen Handlung ſchuldig machte, bis er ſah, daß ſeine geſetzmäßigere Unternehmung wahrſcheinlich nicht ſo erfolgreich ausſchlagen würde. Zuletzt indeſſen ſteuerte er oſtwärts zum Vorgebirg der guten Hoffnung, wo er ohne Zweifel Seeräuberei trieb. Hier wirft ſich nun die Frage auf, in welcher Ausdehnung er dies that. Er wurde angeklagt zwiſchen Madagascar und der Küſte von Babelmandel bis Malabar hin, Seeräuberei getrieben und die gewöhnlichen Exceſſen verübt zu haben. Es iſt indeſſen ſehr wahrſcheinlich, daß die Erzählungen und Gerüchte jener Tage ſehr übertrieben wurden. Einige Berichte beſchränken ſeine Plünderungen auf ein einziges Schiff; wahrſcheinlicherweiſe aber ſuchte er eine Neigung für dieſen Beruf; denn es konnte ſehr leicht geſchehen, daß er von dem Zweck, um deſſentwillen er eigentlich abgeſandt worden war, abgezogen wurde, wenn er auch eben beim Auslaufen aus dem Hafen nicht im Geringſten an Seeräuberei gedacht hatte.

Nach einer Abweſenheit von ohngefähr 3 Jahren kehrte er nach Amerika zurück, und zeigte ſich zuerſt an dem Oſtende von Long-Island. Ohngefähr 30 Meilen weſtwärts von Montauk befindet ſich eine geräumige Bai,

welche von dem ſüdlichen Arm der eben genannten Inſel gegen den Ocean geſchützt iſt. Dieſe Bai trägt ihren Namen von einer andern kleinen Inſel, welche vermittelſt ihrer Lage derſelben Schutz gegen die Nordweſtwinde gewährt. Die letztere kleine Inſel iſt ohngefähr 3000 Morgen groß und gehörte von Anbeginn der dortigen Niederlaſſungen, ohngefähr ſeit zwei Jahrhunderten, der achtbaren Familie von Gardiner an, nach der Inſel wie Bai ſich nennt. Die letztere hat einen unter den Seefahrern bekannten Ankerplatz und eben in dieſe Gardiners-Bai ſegelte Kidd. Er warf in der Nähe der Inſel Anker, ſtieg an's Land und begrub viele Koſtbarkeiten, nachdem er vorher den Mr. Gardiner in das Geheimniß eingeweiht und deſſen Leben zum Pfand der Verſchwiegenheit gemacht hatte. Dann ſegelte der Seeräuber weiter und vergrub ähnliche Schätze an andern Theilen der Küſte.

Kurze Zeit darauf bezahlte er ſeine Mannſchaft und entließ ſie; auch ſoll er ſein Schiff verbrannt haben. Im Jahr 1699 trat er in Boſton auf, ward aber augenblicklich auf Befehl des Gouverneur Bellamont gefänglich eingezogen. Man fand unter ſeinen Papieren eine Liſte der Koſtbarkeiten vor, die er wahrſcheinlich als ſeinen Antheil an der Beute behalten wollte; mit dem Uebrigen verſuchte er, die Machthaber für ſich zu gewinnen. Allein die Behörden zeigten ſich unbeſtechlich, und es wurden augenblicklich einige Commiſſäre abgeſandt, um die vergrabene Beute auszukundſchaften. Mr. Gar-

diner führte die Commiſſäre, ſobald ſie ſich ihm nur vorgeſtellt und die Anzeige von Kidds gefänglicher Einziehung gemacht hatten, zu dem Ort, wo die Kiſte verborgen war. Man entdeckte ſie ſogleich. Die Familienpapiere der Gardiner geben den Inhalt der Kiſte als Beutel mit Goldſtaub gefüllt, Goldbarren von bedeutendem Werth, Gold- und Silbermünzen, Silberbarren, Edelſteine, ſilberne Leuchter u. ſ. w. an, im Ganzen den Werth von beinahe **20,000** Dollars. Man gelangte ſomit größtentheils in den Beſitz der vergrabenen Koſtbarkeiten. Kidd ward nach England gebracht, der Prozeß gemacht und verurtheilt; jedoch erſt am **9.** Mai **1701** ward er hingerichtet.

Die ganz natürliche Folge dieſes Ereigniſſes war, daß der Verdacht auf Denjenigen ſitzen blieb, welche an der Sendung Kidd's betheiligt waren. Die bei ſolchen Ereigniſſen gewöhnliche Parteiwuth verſuchte auch dies Mal diejenigen Edelleute anzuklagen, welche ſich für die Unternehmung intereſſirt hatten. Ebenſo waren angeſehene Männer der Colonie New-York in Folge dieſer Seeräubereien in gerichtliche Verhandlungen verwickelt worden. Aber trotz dem, daß Gouverneur Fletcher im Mutterlande in Ungnade gefallen, ſo verlautete doch nie ein öffentliches Urtheil über einen der Beſchuldigten. Die allgemein bekannte Thatſache, Kidd habe Koſtbarkeiten begraben, gab zu Gerüchten Veranlaſſung, daß Vieles noch nicht wieder aufgefunden worden ſei. Man ſchenkte

dieſen Gerüchten, als habe er ſein Gold an ſolchen Stellen vergraben, zu welchen er nachmals nie wieder kam, wie gewöhnlich ſo auch damals, blinden Glauben, und noch bis auf den heutigen Tag werden an der Küſte von Denen, welche über dieſen Gegenſtand zu grübeln und dann zu träumen pflegen, häufige Nachgrabungen in der Hoffnung angeſtellt, einige von den längſt verlornen Schätzen zu heben.

Zu Charlestown in Süd-Carolina, wo jene Räuber häufige Einfälle gemacht hatten, wurden in demſelben Jahre, in welchem Kidd nach England geſandt worden war, 7 Freibeuter hingerichtet.

Im Jahre **1701** wurde die Bevölkerung der amerikaniſchen Colonieen zu **262,000** Seelen angeſchlagen, während man berechnete, daß die neu-foundländiſchen Fiſchereien **121** Schiffe, **2700** Mann und ohngefähr **8000** Tonnen benöthigt ſeien.

Als bald nachher ein neuer Krieg ausbrach und die Unruhen auf der Küſte wieder begannen, ſo ſteigerte nicht allein das Mutterland ſeine Sorgfalt für die mächtig anwachſenden Colonieen, ſondern die Bevölkerung der einzelnen Provinzen fühlte ſich ſelbſt angetrieben, einen ſtärkern Antheil an den Kämpfen zu nehmen. Indeſſen war man gegen gewöhnliche Gefahren im Jahr **1705** noch im Allgemeinen ſo unbekümmert, daß der Hafen von New-York, als ein einziger franzöſiſcher Freibeuter

einlief, ſich beinahe gänzlich unvertheidigt befand und die größte Beſtürzung obwaltete.

Die Spanier, mit denen damals England Krieg führte, als ſie einſahen, daß Süd-Carolina eigentlich zu den Floridas gehörte, ſandten im Jahr 1706 eine Expedition von 4 Kriegsſchiffen und einer Galeere unter dem Commando eines franzöſiſchen Admirals gegen Charlestown. Obriſtlieutenant Rhett, ein Mann, der allgemeines Zutrauen genoß, ward augenblicklich zum Viceadmiral ernannt. Mr. Rhett hißte auf der Crowngaleere ſeine Flagge auf, und verſchiedene Schiffe, welche ſich zufällig im Hafen befanden, wurden ſchnell bemannt und bewaffnet. In der Zwiſchenzeit war jedoch der Feind angekommen und hatte den Platz umzingelt; aber da ihm einiger Widerſtand vom Ufer aus geleiſtet wurde, ſo kam Mr. Rhett noch gerade zu rechter Zeit an, um der feindlichen Schwadron ein Gefecht anzubieten, dem ſie ſich mit der größten Beſtürzung entzog. Die Spanier ſollen die Hälfte ihrer Mannſchaft in dieſem unglücklichen Unternehmen verloren haben.

Mr. Rhett lief mit zwei kleinen Fahrzeugen wenige Tage, nachdem die Flotte verſchwunden war, auf ein großes feindliches Schiff aus, welches ſich an der Küſte gezeigt haben ſollte, und es gelang ihm auch, daſſelbe als Priſe mit 90 Gefangenen einzubringen.

Der Beſitz von Port-Royal in Acadien ſcheint ſchon früher ein Lieblingswunſch der Coloniſten geweſen zu

ſein; höchſt wahrſcheinlich nahmen ſie der Fiſchereien wegen ein ſo großes Intereſſe an jenem Platz. Wir haben bereits geſehen, daß in den früheren Kriegen Expeditionen abgeſandt wurden, und nun finden wir in dem Kriege von 1702 — 1712 nicht weniger als drei für denſelben Zweck unternommen. Die erſte dieſer Expeditionen ward im Jahr 1707 ausgerüſtet und war beinahe nur einzig und allein eine Colonialunternehmung. Sie ſegelte im Mai auf 23 Transport- und Wallfiſchfangbooten ab und wurde von dem Kriegsſchiffe Deptford, vom Capitain Stuckely commandirt, und von der Galeere Province, die unter dem Commando Southaks ſtand, begleitet. Dieſe Expedition richtete übrigens nichts aus. Ein zweiter Verſuch wurde erſt im Jahr 1709 gemacht und zwar in einem größern Maßſtabe.

Die Colonieen, welche öſtlich von Connecticut lagen, mußten nach Trumbul's Bericht 1200 Mann für dieſe Unternehmung ausheben und Transportſchiffe, Lootſen und Mundvorrath auf 3 Monate ſtellen, während Connecticut ſelbſt mit den ſüdlicher gelegenen Provinzen es auf ſich nahm, 1500 Mann zu Land gegen Montreal abzuſchicken. Indeſſen ward die Expedition zur See aufgegeben, nachdem man 3 Monate in dem Hafen von Boſton auf die britiſchen Transport- und Hülfsſchiffe gewartet hatte; ebenſo kam der Angriff auf Montreal nicht zur Ausführung, weil die erwartete Unterſtützung ausblieb. Der dritte Verſuch ward 1710 gemacht und

das Commando dem engliſchen Obriſten Nicholſon an-vertraut. Die Rüſtungen wurden bei dieſer Gelegen-heit gemeinſchaftlich von der Krone und den Provinzen übernommen; die letzteren lieferten die Transportſchiffe und verſchiedene Kreuzer. Die Flotte beſtand im Ganzen aus 36 Segel, nämlich aus 3 Schiffen vierten Ranges (mit 50 — 60 Kanonen), 2 fünften Ranges (mit 32 bis 44 Kanonen), 5 Fregatten, 1 Mörſerſchiff, der Pro-vinzial-Galeere und 24 Transport-Fahrzeugen; einge-ſchifft hatten ſich ein Regiment Marine-Soldaten und 5 Regimenter Provinzial-Truppen. Dieſe Expedition ſegelte am 18. Sept. von Boſton ab, erſchien am 24. vor Port-Royal, welches ſich den 1. Oct. ergab. Sein Name wurde in Annapolis umgeändert, unter dem es jetzt noch bekannt iſt. Durch dieſen glücklichen Erfolg fühlte man ſich 1711 zu einer noch viel wichtigeren Unternehmung gegen die franzöſiſchen Beſitzungen an den Ufern St. Lawrence aufgemuntert. England ſchien in der That geneigt, ernſtlich ſeine Macht aufzubieten, und eine Flotte von 15 Segeln, von denen 12 unmittelbar aus England abgeſchickt und 3 an der Küſte ſtationirt waren, wurde für dieſen Zweck unter den Befehl des Viceadmirals Sir Hoveden Walker geſtellt. Dieſe Flotte zählte einige Linienſchiffe und wurde von 40 Transportſchiffen und 6 Proviantfahrzeugen begleitet. Die Mannſchaft beſtand aus 5 Veteranen-Regimentern, welche unter Marlborough gedient hatten, und 2 in Neu-England ausgehobenen

Regimentern, ſo daß ſich die ganze Macht auf etwa 6—7000 Mann belief.

Die Flotte ſegelte am 30. Juli 1711 nach einer beträchtlichen Verzögerung ab, nachdem der Gouverneur von Maſſachuſetts bis zur Entſcheidung des Reſultats einen wöchentlichen Faſttag angeordnet hatte, welcher jeden Donnerſtag abgehalten werden ſollte. Am 14. Auguſt liefen die Schiffe in den St. Lawrence ein. Der Admiral machte am 18. in der Bai von Gaspé Halt, um ſeine Transportfahrzeuge zu ſammeln, wo er bis zum 20. blieb. An dieſem Tage ſegelte die Flotte weiter, verlor ihren Grund und den Anblick des Landes, und gerieth bei einem ſtarken Oſtſüdoſt-Winde in Nebel. Trotz der Vorſicht, daß alle Schiffe mit ihren Vordertheilen ſüdwärts beigelegt hatten, entdeckte man bald, daß die ganze Flotte zwiſchen den Felſen, Eilanden und Strömungen des nördlichen Ufers, welches zugleich noch ein Leeufer, (das dem Winde gegenüberliegende Ufer, tegerlager Wall genannt) in unmittelbarer Gefahr ſchwebte. Einige der Schiffe retteten ſich durch Ankerauswerfen, unter ihnen das Admiralſchiff Edgar von 70 Kanonen; aber 8 Transportfahrzeuge und 1000 Menſchen gingen verloren, und die Expedition ward aufgegeben. Der Admiral entließ nun die Provincialtruppen und Schiffe und ſegelte mit dem Ueberreſte der Flotte nach England. Dieſe merkwürdigen Unglücksfälle verurſachten laute Klagen und gegenſeitige bittere Anſchuldigungen zwiſchen den

engliſchen und amerikaniſchen Offizieren. Den letzteren ſchrieb man den verderblichen Verluſt der Zeit zu, welchen ſie durch Truppenaushebungen und andere Vorbereitungen verurſacht hätten, wodurch die Expedition zu ſpät in die Jahreszeit verſchoben worden wäre; ebenſo beſchuldigte man ſie ſchlechte Lootſen geſtellt zu haben. Die erſtere Anklage ſcheint nicht ungegründet zu ſein, da es bekanntlich ein amerikaniſcher Nationalfehler iſt, ſeit der Bevölkerung des Landes alle militäriſche Vorbereitungen möglichſt bis zum letzten Augenblicke zu verſchieben; unverdient war aber die letztere Beſchuldigung, da durchaus kein Grund vorlag, andere als die beſten Lootſen zu ſtellen, welche die Colonieen beſaßen. Von amerikaniſcher Seite wirft man dem Admiral und den engliſchen Befehlshabern im Allgemeinen Halsſtarrigkeit und Zurückweiſen jedes Rathes vor; eine Anklage, die eben ſo wahr zu ſein ſcheint, da ſie dem engliſchen Nationalcharakter entſpricht und vorzüglich dem Hochmuth, mit welchem die Engländer auf die Provinzialen herabzuſehen pflegten. Der Admiral ſchob die Verantwortlichkeit, die Flotte entfernt zu haben, auf die Lootſen, welche ihrer Seits erklärten, daß dies gerade ihrem Rathe zuwider geſchehen ſei. Nach Charlevoix ſollen einige franzöſiſche Lootſen den Admiral vor der Gefahr, in welcher er ſchwebte, vorher gewarnt haben, aber auch ihre Belehrungen mißachtete er gleichfalls. Es ſpricht zu Gunſten der Provinzialen, daß kein einziges ihrer eigenen Fahr-

zeuge, ein kleines Proviantſchiff ausgenommen, verloren ging und ſogar deſſen Mannſchaft gerettet wurde. Viele der Lootſen wurden nach England geſandt, um vor dem Geheimen Staatsrath vernommen zu werden; allein die Unterſuchung nahm keinen Fortgang; man glaubt, daß der Verluſt der Papiere des Admirals der beabſichtigten Unterſuchung ein Ende machte. Der Edgar flog durch Zufall kurz nach ſeiner Rückkunft zu Plymouth in die Luft, wobei 400 Mann ihr Leben einbüßten. So endigte die unglücklichſte Unternehmung durch einen ſchrecklichen Unfall. Es muß indeſſen noch erwähnt werden, daß die Colonieen der Anklage des Aufſchubs damit begegneten, daß ſie bewieſen, den Befehl der Truppenaushebung und der übrigen nothwendigen Vorbereitungen erſt 16 Tage vor der Ankunft des Sir Hoveden Walker und ſeiner Flotte im Hafen empfangen zu haben.

Trumbull ſchlägt im Jahr 1713 die Marine von Connecticut nur auf zwei Briggs, 20 Schaluppen und eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge an, und die Seeleute auf 120. Dagegen benutzte der Handelſtand von Maſſachuſetts, wie aus den Zollhausberichten zwiſchen den Jahren 1714 — 1717 hervorgeht, 26,406 Tonnen, 492 Schiffe und 3,493 Matroſen. Der erſte Schooner, eine Art von Schiffe, die nun in Amerika ſo ſtark im Gebrauch ſind, daß ſie beinahe als national betrachtet werden, ſoll zu Cape Ann durch Capitain Henry Robinſon

1714 gebaut worden ſein. Der Name des Schooners iſt unglücklicher Weiſe verſchollen.

Nach dem Frieden von 1713 nahmen die Seeräuber mehr zu als ab, und beſuchten die amerikaniſche Küſte viel häufiger als es in dem vorhergehenden Jahrhundert der Fall geweſen war. Sie waren ſogar bis New-Providence gekommen, von wo aus ſie in nördlicher und ſüdlicher Richtung ihre Räuberausflüge veranſtalteten. Samuel Bellamy auf dem Schiffe Whidah von 23 Kanonen und 130 Mann war einer der furchtbarſten dieſer Freibeuter, und er hatte ſogar die Tollkühnheit 1717 auf der Küſte von Neu-England zu erſcheinen, wo er verſchiedene Priſen machte. Endlich litt er mit ſeinen gekaperten Schiffen beim Cap Cod Schiffbruch und die meiſten von ſeinem Haufen gingen zu Grunde. Ueber 100 Leichen wurden an's Ufer getrieben, 6 Geflüchtete wurden ergriffen und in Boſton vor Gericht geſtellt und enthauptet.

Im folgenden Jahre ward der berühmte Capitain Woods Rogers, durch ſeine Thaten auf dem ſpaniſchen Meere ſo bekannt, mit einer kleinen Schwadron königlicher Schiffe gegen New-Providence abgeſandt; er führte eine Proclamation mit ſich, welche alle denen Verzeihung verhieß, die ihre ungeſetzmäßige Thätigkeit aufgeben und zu ehrbarer Beſchäftigung wieder zurückkehren wollten. Das Eiland ward ohne Widerſtand für die engliſche Krone in Beſitz genommen, die meiſten Freibeuter nah-

men die Amneſtie an und nur eine Parthie von 90, unter dem Befehle eines gewiſſen Vane, nahmen eine Schaluppe weg und entſchlüpften. Ein anderer Haufe von ohngefähr 30 erſchien von Neuem auf der Küſte der Carolinen, wo ſie ſich in der Nähe der Mündung des Fluſſes Cape Fear anſiedelten und ihre Räubereien fortſetzten. Mr. William Rhett, der bereits wegen ſeiner Tapferkeit und ſeines Unternehmungsgeiſtes erwähnt worden iſt, ward von dem Gouverneur Johnſon von Nordcarolina mit einem bewaffneten Schiffe gegen ſie abgeſandt. Dieſer Offizier nahm eine Schaluppe, die unter dem Befehle eines gewiſſen Steed Bonnet ſtand und von 30 Freibeutern bemannt war, weg. Der Gouverneur zog bald darauf in eigener Perſon gegen den Ueberreſt derſelben; er begegnete einer andern Schaluppe und ein verzweifeltes Gefecht fand ſtatt, in welchem, wie es ſcheint, kein Pardon gegeben, da beinahe alle in der Schaluppe erſchlagen wurden. Diejenigen, welche in dieſem Gefecht dem Tode entronnen waren, wurden unmittelbar darauf vor Gericht geſtellt und mit Ausnahme eines einzigen, gehängt. Dieſe ſtrengen Maßregeln trugen viel dazu bei, die Küſte von Freibeutern zu ſäubern. Dennoch finden wir einen Haufen von 25, von einer britiſchen Kriegsſchaluppe 1743 auf Rhode-Island gefangen genommen und verurtheilt gehangen zu werden. Es iſt nicht bekannt, wie viele wirklich hingerichtet wurden.

Die eigenthümlichen Verhältniſſe Amerikas, wo, während Handarbeiter ſchwierig zu finden waren, das fruchtbarſte Land im größten Ueberfluß unbebaut dalag, gab Veranlaſſung den Sclavenhandel frühe einzuführen; ob es gleich zu Gunſten des Volks ſpricht, daß man im Allgemeinen dieſe Gattung von Unterſtützung nur mit Widerſtreben aufnahm und lange Zeit verfloß, ehe der Handel bedeutend wurde. Es würde unſere eigentliche Aufgabe überſteigen, wollten wir uns in eine zuſammenhängende Geſchichte dieſes Zweiges des amerikaniſchen Handels einlaſſen und wir werden daher unſere Bemerkungen nur auf die wenigen Facten beſchränken, welche mit der Schifffahrt in Verbindung ſtehen.

Die erſten Negerſclaven wurden durch ein niederländiſches Kriegsſchiff zu James-Town 1620 ins Land gebracht. *) Es iſt bis jetzt unbekannt geblieben, wo dieſe armen Afrikaner weggenommen worden waren; aber wahrſcheinlich waren ſie Opfer der Treuloſigkeit. Die Schwarzen indeſſen vermehrten ſich nur ſehr langſam, denn 30 Jahre ſpäter kamen auf 50 Weiße in Virginien ein Schwarzer, und gerade als die Colonie 20 Jahre beſtanden hatte, waren die Sclaven durchaus nicht zahlreich. **)

Das erſte amerikaniſche Fahrzeug, welches ſich mit dem

*) Nach Beverly.
**) Nach Bancroft.

Sclavenhandel abgab, ſegelte 1645 von Boſton nach der Küſte von Guinea. Es war von Thomas Keyſer und James Smith ausgerüſtet worden. Der letztere dieſer ehrenwürdigen Männer gehörte der Kirche an. Indeſſen muß der Bevölkerung von Boſton nachgerühmt werden, daß ihr Rechtlichkeitsgefühl ſich bei dieſem Acte empörte; die dabei Betheiligten wurden vor Gericht geſtellt, und die Sclaven auf öffentliche Koſten nach ihrer Heimath zurückgeſandt.

Sowohl die Redemptionäre als auch die in den Schlachten des Bürgerkrieges Gefangenen wurden ebenfalls frühe als Dienende in das Land eingeführt. So brachten John und Sarah, welche 1652 in Boſton ankamen, die in der Schlacht von Dunbar gefangenen Schotten als Fracht mit ſich. Ebenſo wurden viele in der Schlacht von Worcester gefangene Royaliſten nach Amerika transportirt und als Sclaven verkauft. Die Anführer der Inſurrection von Penruddock theilten dasſelbe Schickſal. Viele der in dem Aufruhr von Monmouth gemachten Gefangenen wurden ebenfalls zur Transportation verurtheilt. Und in der That ſchien England zu jener Zeit Amerika für den paſſendſten Sammelplatz ſeiner religiös wie politiſch Mißvergnügten betrachtet zu haben.

1724 betrug die Einführung von Sclaven in die Carolinen nur 439 Seelen. Der Handel war ausſchließlich auf britiſche Schiffe beſchränkt. Indeſſen nahmen ſpäter

Rhode-Island und einige andere Colonieen lebhaften Antheil an dieſem Handel.

Mit Genugthuung kehren wir zu dem Wallfiſchfang zurück. Der Anfang dieſes männlichen, reichen Gewinn abwerfenden aber zugleich mühſeligen Gewerbes datirt von einer frühen Periode in der Geſchichte dieſes Landes. Da die Wallfiſche die amerikaniſchen Meere beſuchen, ſo hielt das Küſtenvolk zu jener Zeit Boote, organiſirte ſich in Haufen und verfolgte jeden Zug, der bemerkt wurde. Viele Jahre hindurch beſtand dieſes unregelmäßige Syſtem, bis man anfing Schaluppen und andere kleine Fahrzeuge auf der hohen See zu verwenden. Dieſe Fahrzeuge umſchweiften die Küſten ſüdlich bis nach Weſtindien und nördlich bis nach der Meerenge Davis. Gelegentlich fuhren ſie auch zu den Azoren, von wo ſie zuweilen eine reiche Beute von Wallrath mit nach Hauſe brachten.

Der Wallfiſchfang nach einem ausgedehnteren Maßſtabe datirt ohngefähr von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts, wo Maſſachuſetts ſich vorzüglich bei dieſer Unternehmung betheiligte. Dieſe Colonie ſoll allein nicht weniger als 300 Schiffe vor dem Revolutionskrieg auf den ſüdlichen und nördlichen Wallfiſchfängereien verwandt haben. Die Schiffe dieſer Colonie ſegelten nach dem Südmeer, nach der afrikaniſchen Küſte uud dem ſtillen Weltmeer.

Pennſylvanien hatte 1731 eine Marine von 6000 Tonnen und Maſſachuſetts ohngefähr 38,000, von der ohn-

gefähr die Hälfte von dem europäiſchen Handel beſchäftigt wurde; während die Einlaufszölle in New-York 1737 211 Segel und die Ausgangszölle 220 ausweiſen. In Philadelphia ſtieg um dieſelbe Zeit die Anzahl der erſteren auf 211 und die der letzteren auf 215. Newport hatte in dieſer Periode (1739) eine Marine von 100 Segel verſchiedener Größe.

Die meiſten der an der Küſte gelegenen Colonieen verwandten nach dem Kriege, welcher durch den Frieden von Utrecht beendigt wurde, eine Art von Küſtenwacht-booten, kleine bewaffnete Fahrzeuge, welche für die Unterdrückung von Seeräubereien und den allgemeinen Schutz der Küſten unterhalten wurden. Einige von dieſen Schiffen wurden von jungen Offizieren befehligt, welche ſpäterhin theils zu Hauſe, theils im britiſchen Dienſt zu größerer oder geringerer Berühmtheit gelangten. Zu ihnen gehörte Lieutenant Wooſter, nachmaliger Capitain Wooſter, welcher das von Maſſachuſetts bewaffnete Schiff befehligte und ſpäterhin, während der Revolution, als er den Rang eines Brigadegenerals in der Miliz ſeines Heimathſtaates bekleidete, zu Danburg getödtet wurde.

Im Jahre 1739 erklärte England Spanien den Krieg und die amerikaniſchen Colonieen wurden der Sitz vieler britiſchen Vorbereitungen und Truppenaushebungen. Die Eingebornen wurden vielfach zu den verſchiedenen Expeditionen verwandt; und es iſt bekannt, daß das Landgut,

welches als das Eigenthum Washingtons ſeitdem ſo berühmt geworden iſt, den Namen Mount=Vernon deß=wegen erhielt, weil ein älterer Bruder, von dem dieſer große Mann es geerbt, in dem berühmten Anfall gegen Carthagena unter dem Admiral jenes Namens gedient hatte. Die Colonieen lieferten **1741** viele der Transport=fahrzeuge, welche gegen Cuba geſandt wurden.

Das Jahr **1740** wurde durch eine neue Kriegser=klärung gegen Frankreich in der Geſchichte der Colonieen denkwürdig. Zu jener Zeit konnten alle amerikaniſchen Provinzen, die engliſchen, franzöſiſchen, wie ſpaniſchen, gewiß ſein, daß ſie durch ihre größere oder geringere Bedeutung der Kriegsſchauplatz werden würden und die großen europäiſchen Staaten fanden es in ihrem ernſt=lichen Intereſſe für nöthig, ihre ganze Kraft auf der weſtlichen Hemiſphäre zu entfalten. Nur durch die kurze Dauer des Krieges wurde Amerika noch nicht zum Schau=platz der bedeutenden Kämpfe gemacht, welche durch den Aachner Frieden auf wenige Jahre ſpäter verſchoben wur=den. Und obgleich der Kampf nur von kurzer Dauer war, ſo bot ſich doch den Coloniſten bei der Expedition gegen Louisbourg eine Gelegenheit, ihren Geiſt und ihre Hülfs=quellen zu zeigen.

Die Franzoſen hatten lange die Wichtigkeit eines Hafens eingeſehen, welcher den Eingang St. Lawrence beherrſchte, wie Gibraltar den Eintritt in das mittellän=diſche Meer, und ungeheure Geldſummen waren auf die

Feſtungswerke von Louisbourg verwandt worden. Nicht weniger als 6,000,000 Dollars hatte man für dieſen Zweck angewieſen und ein halbes Jahrhundert verfloß über die Vorbereitung. Der Platz war ſo furchtbar, daß er ein zweites Dünkirchen genannt wurde. Indeſſen Maſſachuſetts war ſich ſeiner Kraft ſo bewußt geworden, daß der Gouverneur Shirley, ſobald nur die allgemeine Kriegserklärung bekannt geworden war, Vorſchläge zu einem Angriff dieſer großen See- und Militärſtation dem engliſchen Miniſterium und der Coloniallegislatur vorlegte. Der Generalhof von Maſſachuſetts fürchtete ſich zuerſt in eine ſolch ernſthafte Unternehmung einzulaſſen, ohne vorher die Verſicherung einer Unterſtützung von Hauſe erhalten zu haben, wie man freundlicher Weiſe damals England nannte. Aber die Bevölkerung der Colonie unterſtützte, ſobald ſie von den Wünſchen des Gouverneurs in Kenntniß geſetzt worden war, ihn ſo kräftig mit Petitionen, daß dieſe Maßregel endlich durch die Majorität Einer Stimme durchgeſetzt wurde. Connecticut, Rhode-Island und New-Hampſhire gewährten Unterſtützung und die Expedition war am 25. März 1745 zum Auslaufen bereit. Nicht ein einziger britiſcher Soldat war verwendet und die Flotte lief von Boſton mit der ſehr ungewiſſen Hoffnung aus, von irgend einem königlichen Schiffe unterſtützt zu werden.

Oberſt William Pepperell von Kittery in Maine befehligte die Landmacht, die nur aus Angeworbenen von

Neu-England beſtand, da keine andere Colonie an der Unternehmung Theil nahm; Capitain Edward Tyng von der Colonialmarine von Maſſachuſetts die Flotte. Letztere beſtand meiſtentheils aus Fahrzeugen, welche für dieſen beſonderen Dienſt ausgerüſtet oder gemiethet waren. Außer den Transportfahrzeugen ſcheinen es im Ganzen 12 Schiffe geweſen zu ſein, von denen das größte nur 20 Kanonen führte. Die Landmacht belief ſich auf 4070 Mann. Die folgende Liſte der Colonialkreuzer, welche bei dieſer Unternehmung verwandt wurden, ziehen wir aus den verſchiedenen und ſich widerſprechenden Berichten dieſer Unternehmung, nämlich: die Schiffe Maſſachuſetts von 20 Kanonen unter dem Commodore Tyng; Cäſar von 20 Kanonen unter Capitain Snelling; die Schnauen: Shirley von 20 Kanonen, unter Capitain Rouſe; Prinz von Oranien von 16 Kanonen, unter Capitain Smethurſt; die Brigg Boſton-Paket von 16 Kanonen, unter Capitain Fletcher und die drei Schaluppen Donahue von 12 Kanonen, Saunders von 8 Kanonen, und die von Rhode-Island gemiethete Schaluppe „Boſch“ von 20 Kanonen, unter Capitain Griffen, und zwei Conecticut zugehörige Fahrzeuge, jedes von 16 Kanonen.

Der Umſtand iſt der Erwähnung werth, da er ſowohl die Sitten des Tages charakteriſirt, als auch die gewohnte Sparſamkeit der Coloniſten von Neu-England, daß Gouverneur Shirley in ſeinen geſchriebenen Inſtructionen ein großes Gewicht auf den Befehl legt, daß die Schiffe

hinlänglich mit Hülſenfrüchten verſehen wären, und die Truppen und Matroſen ſo viel wie möglich mit den Erzeugniſſen der See ernährt werden könnten. Am 4. April erreichte die Flotte Canſeau, wo ſie einige Wochen blieb, um ſich mit den Truppenaushebungen von New-Hampſhire und Connecticut zu vereinigen und zugleich den Abgang des Eiſes in der Nachbarſchaft des Capes Breton abzuwarten. Wahrſcheinlich zum erſten Mal in der Geſchichte der Colonieen, waren große militäriſche Vorbereitungen zur rechten Zeit gemacht und das Reſultat bewies diesmal ſiegreich die Wohlthat dieſer ungewöhnlichen Schnelligkeit. Dort ſtieß auch Commodore Warren von der britiſchen Marine mit einer Abtheilung der weſtindiſchen Schwadron, wo er, wie auch an der amerikaniſchen Küſte, lange den Oberbefehl geführt hatte, zu der Expedition. Dieſer ausgezeichnete und thätige Offizier, — denn die brittiſche Marine konnte damals keinen tapferern aufweiſen — brachte den Superb von 60 Kanonen, auf dem er ſeine breite Flagge aufzog, und drei andere Schiffe von 40 Kanonen mit ſich. Natürlich übernahm er das Commando über die Seeoperationen, trotz dem, daß zwiſchen ihm und Oberſt Pepperel bis zuletzt großer Zwieſpalt geherrſcht zu haben ſcheint. Nachdem er mit dem Letzteren eine Conferenz abgehalten, ſegelte er nach Louisbourg und begann die Blockade.

Am 30. April ward Louisbourg zu Land angegriffen und nach einer anhaltenden Belagerung von 47 Tagen,

während deren eine lebhafte Canonade geführt wurde, ergab ſich der Platz. Die franzöſiſchen Flaggen ließ man noch einige Zeit wehen; dieſe Liſt verlockte 2 Oſtindienfahrer und ein Südſeeſchiff mit reicher Ladung in den Hafen einzulaufen, wo man ſie wegnahm. Man hat den Werth dieſer drei Schiffe auf drei Millionen Dollars geſchätzt.

Während noch Commodore Warren vor dem Hafen herumkreuzte, nahm er nach einem harten Widerſtand das franzöſiſche Kriegsſchiff Vigilant von 60 Kanonen, das Truppen und Vorräthe für die Garniſon an Bord führte, weg. Dieſes bedeutende Ereigniß übte ohne Zweifel einen großen Einfluß auf das Reſultat der Belagerung aus.

Obgleich die Colonialexpedition nach der Ankunft des Commodore Warren *), in Hinſicht der Marine von keiner großen Bedeutung war, ſo bewies ſie doch, ſobald Louisbourg ſich ergeben hatte, großen Muth zur See. Die Shirleygaleere von 20 Kanonen, unter Capitain Rouſe, oder der „Snow-Shirley“, wie das Schiff zuweilen genannt wurde, nahm acht franzöſiſche Fahrzeuge hinweg und bei einer Gelegenheit brachte ſie, nach

*) Man hat behauptet, daß der Vigilant von 60 Kanonen von dem Colonialſchiff Maſſachuſetts von 20 Kanonen unter dem Commodore Tyng genommen worden ſei; aber dieſe Behauptung iſt an und für ſich höchſt unwahrſcheinlich und auch durchaus nicht in den Berichten jener Tage nachgewieſen.

einem tapfern und hartnäckigen Widerſtand, zwei andere ein. Dieſer Offizier wurde für dieſe That zum Capitain im königlichen Dienſte ernannt.

Nicht weniger als **400** Caperſchiffe ſollen während dieſes Krieges von den Colonieen unterhalten worden ſein; allein die Zahl iſt ſo unglaublich groß, daß ſie zu der Conjectur Veranlaſſung gibt, dieſe Schätzung begreife zugleich die Küſtenboote und die Caperbriefe. Indeſſen fiel während dieſes kurzen Krieges in Amerika nichts vor, was der Erwähnung werth wäre, außer der Einnahme von Louisbourg, welches beim Friedensſchluß den Franzoſen zurückgegeben wurde.

Indeſſen hatten die Franzoſen vor dieſem Ereigniß die ganze amerikaniſche Küſte vom Cap Breton bis zum Delaware mit zwei ernſtlichen Einfällen bedroht, die jedoch beide glücklicherweiſe vereitelt wurden, und zwar der erſte durch die Elemente nnd der zweite durch den Sieg, welchen die Admirale Anſon und Warren **1747** erfochten hatten. Erſt im folgenden Jahre, in welchem der Friede geſchloſſen, wurde Acadien endlich der britiſchen Krone überwieſen, das man von nun an Nova Scotia nannte.

Eine Compagnie in Philadelphia wurde durch das allgemeine Intereſſe für den Fiſchfang und das Verlangen, den Handel des Landes auszudehnen, bewogen, eine Entdeckungsreiſe für eine nordweſtliche Durchfahrt unternehmen zu laſſen. Der Schooner Argo, unter Ca-

pitain Swaine, ſegelte am 4. März 1753 für dieſen Zweck nach der Hudſonsbai ab, kehrte aber nach einer mehrmonatlichen Abweſenheit nach Philadelphia zurück, ohne viel mehr als eine beſſere Kenntniß der Küſte und der Einfahrten in die großen Baien erhalten zu haben. Der Verſuch ward im folgenden Jahre mit noch geringerem Erfolge wiederholt, und das Schiff verlor bei einem Zuſammentreffen mit den Indianern drei ſeiner Matroſen.

Drittes Kapitel.

Der Zuſtand der amerikaniſchen Colonieen zur Zeit des Aachner Friedens. — Eine neue Holzart wird beim Schiffsbau benutzt. — Amerikaniſche Midſhipmen in der königlichen Marine. — Streitigkeiten zwiſchen den engliſchen und franzöſiſchen Provinzen. — Der König von Großbritannien erklärt den Krieg. — Expedition gegen Louisbourg. — Furchtbarer Sturm. — Anſtrengungen der Colonieen. — Der Friede von 1693. — Die Bevölkerung der amerikaniſchen Colonieen. — Hartnäckiges Gefecht zwiſchen dem Thurloe und den Deux-amis. — Urſprung des Unabhängigkeitkriegs. — Die beleidigende Stempel- und Theetaxe. — Die Navigationsacte. — Der erſte offene Widerſtand gegen dieſelbe. — Widerſetzlichkeit gegen die Theetaxe. — Die Boſtoner Hafenbill. — Vorbereitungen zu einem gewaltſamen Widerſtand. — Ausbruch der Feindſeligkeiten. — Die Schlacht von Bunker's Hill. — Washington zum Oberbefehlshaber ernannt.

Die Schifffahrt der amerikaniſchen Colonieen befand ſich zur Zeit des Aachner Friedens in einem ſehr blühenden Zuſtande. Mehr als ein Jahrhundert war verfloſſen, ſeitdem die Niederlaſſungen die Feuerprobe ihrer jugend-

lichen Beſtrebungen beſtanden hatten, die, obgleich von einander entfernt, mit den Nachtheilen einer zerſtreuten Bevölkerung ſich dennoch ſchnell zu der Würde und der Macht von Staaten erhoben. Grade die Nothwendigkeit, ihre wichtigen Verbindungen zur See offen zu erhalten, trugen direct dazu bei, die Liebe zum Seeleben bei ihnen aufzumuntern; und beſaßen ſie auch keine regelmäßige Kriegsmarine, ſo kam doch ihre Handelsmarine wahrſcheinlich der des Mutterlandes im Verhältniß zur Bevölkerung gleich. Die Seelenzahl aller Provinzen betrug zu jener Zeit nicht mehr als Eine Million, wenn man die Indianer von dieſer Berechnung ausſchließt. Die Anzahl der Tonnen iſt nicht ſo leicht mit Beſtimmtheit anzugeben, ob wir gleich zulängliche Autoritäten beſitzen, auf welche man einen allgemeinen Ueberſchlag gründen könnte. Fünfhundert Schiffe ſollen im Friedensjahre aus dem Hafen von Boſton allein aus-, und 430 eingelaufen ſein, ausſchließlich der Küſtenfahrzeuge und der Fiſcherboote. Zu Portsmouth in New-Hampſhire finden ſich außer den 200 Küſtenfahrzeugen im regelmäßigen Dienſt, 121 Zollausgangs- und 73 Zolleingangsſcheine. Der Handel von New-York und Philadelphia war nicht ſo bedeutend, als der von Boſton, aber doch immer noch anſehnlich genug. So ergaben ſich 1749 oder in dem Jahre nach dem Frieden zu Philadelphia 291 Zollausgangs- und 303 Zolleingangsſcheine, während Boſton in derſelben Zeit 504 der erſteren und 489 der letzteren hatte. Im Jahr 1750,

wo die Schifffahrt bedeutend abgenommen hatte, fanden ſich im erſteren Hafen 286 Zollausgangs- und 232 Zolleingangsſcheine. Viele Häfen, welche ſeitdem den größten Theil ihrer Schifffahrt verloren haben, wie unter andern New-Port, Rhode-Island und Perth-Amboy in New-Jerſey erfreuten ſich damals eines anſehnlichen Handels.

Die Bevölkerung der Niederlaſſungen, welche ſich heut zu Tage ſehr weit in das Innere von dem Meere entfernt, ausdehnen, fand ſich damals die Küſte entlang kräftig zuſammengedrängt, von welcher die amerikaniſchen Colonieen zu jener Zeit einen viel größeren Theil ſchon im Beſitz hatten, als die ganze Küſte von Großbritannien beträgt. Einige der Schriftſteller jener Tage behaupten etwas prahleriſch, daß die während des letzten Krieges auf den Colonial-Capern gebrauchte Anzahl der Tonnen und Kanonen, die während der Regierung der Königin Eliſabeth in der königlichen Marine benutzten, überſtiegen habe; und obgleich viele der obenerwähnten Aus- und Eingangs-Zollſcheine ohne Frage von den Schiffen des Mutterlandes herrührten, ſo kam doch ohne Zweifel im Verhältniß eine gute Anzahl auf Provinzialſchiffe. Beſonders groß war bereits die Zahl der Küſtenfahrzeuge und Schifferboote geworden; in Maſſachuſetts allein konnte man ein Schiff immer auf 100 Einwohner rechnen.

Bis dahin hatte man zum Schiffsbau das Holz der gemeinen weißen Eiche benutzt, ob man gleich für einzelne Theile des Schiffsgerippes auch Kaſtanienholz brauch-

bar gefunden hatte. Die weiße Eiche von Nordamerika iſt in ihrer Qualität durch mancherlei Urſachen ſehr verſchieden, vorzüglich hat der Grad der Breite, unter welchem ſie wächſt, viel Einfluß; die Eichbäume in den ſüdlicheren Diſtricten, ſo wie die, welche in der Nähe des Meeres ſtehen, werden höher geſchätzt, als die nördlicher oder weit von der Küſte wachſenden. Eben ſo wird den Eichbäumen, welche im offenen Lande ſtehen, ein höherer Werth beigelegt, als denen, welche in dem Schatten der Wälder gewachſen ſind. Eine neue Aera begann für den Schiffsbau durch die Einführung eines Holzes, welches in den ſüdlicher gelegenen Küſtenſtrichen des britiſchen Amerika im größten Ueberfluß vorhanden iſt. 1770 lief nämlich in Charleston in Süd-Carolina das Schiff Live-Oak ein, welches von dem unſchätzbaren Zimmerholz gebaut war, von dem es den Namen führte; und man entdeckte bald, daß dies eins der allervorzüglichſten Materiale für den Schiffsbau war. Live-Oak ſoll das erſte Schiff geweſen ſein, welches von dieſem Holze erbaut war.

Um dieſelbe Zeit wurde es auch unter den höheren Ständen der amerikaniſchen Colonie Sitte, ihre Söhne als Midſhipmen in die königliche Marine eintreten zu laſſen; früher war nur zuweilen ein Amerikaner von der Colonial-Marine auf die königliche verſetzt worden, aber nur wenige junge Leute waren mit der Abſicht in den regelmäßigen Dienſt getreten, die Marine als Lebens-

beruf anzuſehen. Es iſt bekannt, daß Washington für dieſen Stand beſtimmt war, und wir ſehen nun auf die ängſtliche Zärtlichkeit ſeiner Mutter, welche ihn allein davon abhielt, als auf eine providentielle Vermittlung für das Wohl der Nation hin. Viele derjenigen, welche in die engliſche Marine eintraten, ſchwangen ſich zu hohen Stellen empor, und einige wurden und werden noch zu den fähigſten und tüchtigſten Offizieren im Dienſt der britiſchen Krone gerechnet. Wir könnten auch bei einigen auf den ſchmerzlichen Ruf hindeuten, welchen ſie ſich durch ihre Thätigkeit gegen ihr Geburtsland während des Revolutionskriegs erworben haben. Die Ruhe, welche der Aachner Friedensſchluß herbeiführte, war wie die, welche durch den Utrechter Frieden hervorgerufen, nur von kurzer Dauer. Frühzeitig fingen die Grenzſtreitigkeiten zwiſchen den engliſchen und franzöſiſchen Provinzen an, und ein Landkrieg brach wirklich im Jahr 1754 zwiſchen ihnen aus, durch welchen der Friede von Europa nicht unmittelbar geſtört ward. Dieſer ſonderbare Zuſtand der Dinge dauerte auch während des Jahres 1755 fort, und der Feldzug dieſes Jahres war einer der wichtigſten, welcher auf dem amerikaniſchen Continent ſtattfand. Beide Nationen verſtärkten ihre Truppen von Europa aus, und ſtarke Geſchwader wurden zum Schutze des Convois verwandt. Da indeſſen keine förmlichen Feindſeligkeiten ausbrachen, ſo wurden auch weder Caperbriefe ausgeſtellt, noch Caperſchiffe gerüſtet. Nach vielen nutzloſen Ver-

ſuchen eine Vereinbarung zu treffen, erließ der König von Großbritannien endlich den 17. Mai 1756 die förmliche Kriegserklärung.

Dies war der Ausbruch des Kampfes, welcher in Amerika familiärer Weiſe „der alte franzöſiſche Krieg" genannt wird. Obgleich dieſer Kampf für die Colonieen von der größten Wichtigkeit war, indem während deſſelben die Franzoſen aus ihrem ſeither in Beſitz gehabten Antheil des Feſtlandes getrieben wurden, und die Wilden dadurch ihren Bundesgenoſſen verloren, ſo hingen doch die Ereigniſſe eigentlich mehr mit den Bewegungen der Armeen, als mit irgend einer bedeutenden Unternehmung zur See zuſammen, ſofern die letztere dem Gegenſtand dieſes Werkes angehört. Der Anfang des Krieges war unglücklich, aber gegen das Ende deſſelben gelang es dem berühmten Grafen von Chatham, durch ſein Beiſpiel den Staatsrath des Königs zu größerer Energie anzufeuern, und von dieſem Augenblicke an krönte der glänzendſte Erfolg ſeine Anſtrengungen.

1757 wurde unter Admiral Holbourn eine Expedition gegen Louisbourg abgeſandt; aber auf die Nachricht hin ward ſie aufgegeben, daß außer der regelmäßigen Garniſon und den bedeutenden Werken der Platz noch durch eine Flotte von 17 Linienſchiffen vertheidigt würde, welche in dem Hafen vor Anker lagen. Wir erſehen die wachſende Bedeutung der Colonieen aus den bei dieſer Gelegenheit verwandten Kräften. Die Garniſon von Louis-

bourg beſtand aus 6000 regulären Truppen, während die Angriffsarmee ſich ungefähr auf 1100 engliſche Truppen außer den provinzialen belief. Das Mißlingen der Unternehmung ſcheint ſeinen Grund in der Vorzüglichkeit der franzöſiſchen Schiffe gehabt zu haben.

Es verdient erwähnt zu werden, daß die engliſche Flotte, während ſie vor Louisbourg kreuzte, von einem ſtarken Sturme überfallen wurde, in welchem eins ihrer Schiffe, der Tilbury, Schiffbruch litt, und mehr als 200 ſeiner Mannſchaft ertranken. Der Ueberreſt fiel in die Hände der Franzoſen, welche mit der Menſchenfreundlichkeit und Artigkeit einer großen gebildeten Nation die Unglücklichen unter dem Schutze einer Waffenſtillſtandsflagge nach Halifax ſandten.

Obgleich Spanien 1761 zu Gunſten der Franzoſen an dem Kriege Antheil nahm, ſo wurden doch dadurch die Anſtrengungen der Colonieen materiel nicht verändert, welche hauptſächlich auf die Reduction der beiden Canadas durch Expeditionen im Innern des Landes gerichtet waren. Die beiden Schiffe Martinique und Havanna wurden weggenommen, aber die von den Engländern verwandten Flotten waren zu beträchtlich, als daß ſie die Hülfleiſtungen der leichten Provinzialfahrzeuge hätten anſprechen müſſen. Viele Amerikaner dienten bei dieſen Unternehmungen zu Land und zur See; aber wie es immer der Fall iſt, wenn eine Hauptſtadt den Ruhm anſprechen kann, ſo wurde auch hier der Antheil der Achtung, welcher

ihren Anſtrengungen zukam, vom Rufe des Mutterlandes verſchlungen.

Am 10. Februar 1763 wurde der Friede unterzeichnet, und Frankreich gab von dieſem Tage ſeine Anſprüche auf irgend einen nördlich von Louiſiana gelegenen Antheil des amerikaniſchen Continents auf, mit Ausnahme zweier in der Nähe der Mündung des St. Lawrence gelegenen unbedeutenden Fiſcherſtationen.

Die in dieſem Krieg gemachten Eroberungen leiteten die ſpätere Unabhängigkeit der Colonieen ein, da die letzteren ſeitdem keinen Feind in der Nähe hatten, der ſie nöthigte, ſich wegen Hülfe an England anzulehnen, oder ihre Politik von denjenigen innern Maßregeln abzulenken, welche in unmittelbarem Zuſammenhange mit ihrer inneren Wohlfahrt ſtanden.

Die nördlichen Provinzen hatten ſich durch ihre Anſtrengungen in dem letzten Kriege viele Achtung erworben, da ſie eine anſehnliche Armee ausgehoben hatten; aber ihrer Caperſchiffe geſchieht weniger Erwähnung, als man erwarten ſollte, wodurch wir zu dem Schluſſe verführt werden, daß derartige Unternehmungen geringere Aufmerkſamkeit auf ſich zogen, als diejenigen, welche die früheren Kämpfe des Landes charakteriſirt hatten.

Man nimmt an, daß am Schluſſe dieſes Kriegs die urſprünglich amerikaniſchen Colonieen oder diejenigen, welche ſeitdem die Vereinigten Staaten ausmachen, die beiden Floridas und Louiſiana abgerechnet, mehr als

1,200,000 Seelen, mit Ausſchluß der Indianer, enthalten haben. Zählungen wurden wirklich in einer oder zwei Provinzen vorgenommen. Die Berichte von Maſſachuſetts überſteigen die Zahl von 245,000, mit Einſchluß 5000 Farbiger, nicht hoch. Die Totalſumme von Maryland vom Jahr 1755 beträgt 107,808 Weiße, welche die Schätzung nach dem Frieden bei weitem übertrifft.

Obgleich dieſer Krieg von Seiten der Coloniſten mehr auf Landexpeditionen beſchränkt war, ſo gewährte er nichtsdeſtoweniger den Caperſchiffen Gelegenheit, ihren Muth und ihre Tapferkeit zur See zu zeigen. Eins dieſer Gefechte verdient erwähnt zu werden, da es zu den hartnäckigſten gehört, von dem wir irgend einen authentiſchen Bericht beſitzen. Im Januar 1758 ſtieß der Caper Thurloe von 14 Kanonen unter dem Capitain Mantle auf den franzöſiſchen Caper Les Deux Amis von 10 Kanonen unter dem Capitain Felix. Die Mannſchaft des Thurloe betrug 84 Mann, die der Deux Amis 98. Als das franzöſiſche Schiff die Uebermacht des feindlichen Geſchützes erkannte, ſuchte es zu entſchlüpfen; da es dies aber unmöglich fand, ſo rannte es quer vor die Klüſen ſeines Gegners und machte den Verſuch, es durch Entern mit ſich fort zu ziehen; allein der Gegner that daſſelbe, und ſo hingen dieſe beiden kleinen Schiffe länger als zwei Stunden aneinander, und ihre Mannſchaften kämpften für den Sieg mit allen Zerſtörungsmitteln, welche die Kriegsführung jener Tage kennt.

Der Thurloe allein ſoll nicht weniger als 300 Pulverflaſchen und 72 Stinktöpfe *) auf das Verdeck ſeines Gegners geworfen und außerdem einen ſehr lebhaften Gebrauch von ſeinen Kanonen und Gewehren gemacht haben. Das Schiff Les Deux Amis ſtieß auf den Grund, wahrſcheinlich von den Kanonen ſeines Gegners überwältigt, aber nicht eher, als bis es durch die Hartnäckigkeit ſeines Widerſtandes den Kampf zu einem der blutigſten in den Seeannalen gemacht hatte. Der Thurloe hatte 12 Todte und 25 Verwundete, ſein Gegner mehr als 80.

Obgleich die Erzählung dieſes Gefechtes, wie alle Berichte, welche nicht die offiziellen Formen und Unterſuchungen paſſiren, immer mit Vorſicht benutzt werden muß, ſo ſcheint ſie doch mit ſolcher Umſtändlichkeit in den Berichten jener Tage mitgetheilt worden zu ſein, daß man ihr Glauben ſchenken kann.

Unmittelbar nach dem Frieden von 1763 begann von Seiten des Mutterlandes jene legislative Uſurpation, welche 20 Jahre ſpäter mit der Unabhängigkeit der Colonieen endete.

Es würde die Grenzen dieſes Werkes überſchreiten, wollten wir in das Detail dieſer ereignißreichen Periode eingehen oder nachweiſen, wie dieſe Eigenmächtigkeiten allmählich die Treue eines Volkes untergruben, deſſen vertrauende Liebe zwei ſo blutige Kriege und die Eifer-

*) Beides ſind Artillerieausdrücke.

ſucht der Mitbewerbung im Handel nicht erſchüttern konnten. Amerika ſtand zu der Zeit, von welcher wir reden, in derjenigen geiſtigen Abhängigkeit von dem Mutterlande, in welcher ſich eine Provinz gewöhnlich von der Hauptſtadt befindet. Die Provinz übertreibt gern die Tugenden der Hauptſtadt, bedeckt ihre Fehler und ſetzt an die Stelle der Vernunft und Wahrheit die in der Hauptſtadt curſirenden Ideen. Die darauf folgende Entfremdung war ein Werk der Zeit, und mehr denn zehn Jahre progreſſiver Neuerungen mußten von Seiten des britiſchen Parlamentes vorausgehen, ehe der kühnere und fernſehende Leiter der amerikaniſchen Angelegenheiten die Maſſe des Volkes zum offenen Widerſtand verleiten konnte. Während dieſer Zeit indeſſen nahmen die Provinzen reißend zu an Seelenzahl, Hülfsmitteln und Nationalgeiſt, welcher dem alten Gefühl entgegentrat, welches die Kinder der Coloniſten mit einem Lande verband, welches ſie noch freudig ihre „Heimath" zu nennen pflegten. Die Urſachen, welche die nachfolgenden großen Reſultate erwirkten, liegen tiefer, als ſie gewöhnlich von Tagesſchriftſtellern angegeben werden, und einige Worte über einen ſo ernſten Gegenſtand ſollen bei dieſer Gelegenheit nicht verſäumt werden.

Die Prärogative des Königs von England waren zur Zeit der Gründung der amerikaniſchen Colonieen, als ſie ihre verſchiedenen Freibriefe von der Krone empfingen, in voller Wirkſamkeit; der Monarch beherrſchte wirklich das Reich, durch die andern Geſetzgebungsgewal-

ten beſchränkt. Das Verhältniß zwiſchen einem Fürſten und ſeinen Unterthanen iſt einfach, und wenn es nicht von ſeiner urſprünglichen Richtung abweicht, iſt es väterlich und wohlthätig. Unter ſolchen Verhältniſſen und beſonders, wenn keine ungewöhnlichen Urſachen der Aufreizung obwalten, können die verſchiedenen Theile eines ausgedehnten Reiches nach einem gemeinſamen Principe des Rechts und der Billigkeit beherrſcht werden. Der Monarch des einen Gebietstheiles iſt zugleich der Monarch des andern, und man ſetzt voraus, daß er die Rechte Aller gleichmäßig berückſichtiget. Als aber die Revolution von 1668 das Haus Hannover auf den Thron berief, wurde ein Syſtem von miniſterieller Verantwortlichkeit begründet, welches allmählich die Gewalt der Krone verminderte, bis die Miniſter, welche in der That die Executivgewalt von Großbritannien in Händen haben, anſtatt die wirklichen Diener des Fürſten zu ſein, Creaturen des Parlamentes wurden. Es iſt wahr, der König ernannte ſein Cabinet oder vielmehr das Haupt deſſelben; aber er war genöthigt, entweder die vom Parlament bezeichneten zu ernennen, oder die Hülfsgelder durch das letztere verweigert zu ſehen. Dadurch ward in der Wirklichkeit die Macht des Parlamentes in allen wichtigeren Angelegenheiten des Reichs an die Stelle der königlichen geſetzt, und da das Parlament hauptſächlich nur aus einer directen und indirecten Repräſentation eines kleinen Gebiettheiles, welches nur dem Namen nach der britiſchen Krone

unterworfen, zuſammengeſetzt war, ſo folgte nothwendig daraus, daß dieſer Theil des Reiches durch die Ausdehnung einer ungebührlichen Legislation über die andern Theile einen neuen und gefährlichen Herrn an die Stelle eines Fürſten ſchob, der keinen Grnnd gehabt hätte, in der Liebe zu ſeinen Unterthanen einen Unterſchied zu machen. Während indeſſen dieſes Princip wahrſcheinlich den Schwierigkeiten mit Amerika zu Grunde lag, ſahen dies nur Wenige in der Theorie ein. Thatſachen gehen aber ſtets unveränderlich der allgemeinen Meinung in einem Lande, welches ſo rein practiſch iſt, als dieſes, voraus. Man widerſetzte ſich der legislativen Uſurpation im Abſtracten; aber nur Wenige erkannten den Unterſchied zwiſchen einer Geſetzgebung, welche durch das Veto eines unabhängigen Monarchen, der in einem gleichen Verhältniß zu allen Theilen eines weiten Reiches ſteht, beſchränkt iſt, und einer Geſetzgebung, welche ſich nicht allein dieſes Veto, ſondern alle anderen materiellen Gewalten der Krone direct oder indirect angeeignet hat.

Große Reiche können zuſammengehalten werden, wenn die verſchiedenen Theile durch eine Centralgewalt beherrſcht werden, welche ein gemeinſames, gerechtes und überall ſichtbares Intereſſe für Alle hat; aber keine Gewalt kann die Beſitzer eines abgeſonderten Gebiettheils nöthigen, den Intereſſen derjenigen, welche den Sitz der Gewalt inne haben, dienſtbar zu ſein. Dieſe große Schwierigkeit lag den damaligen Verhältniſſen zu Grund, und

macht es allein erklärlich, denn die andern Fragen des Tages waren nur mehr oder weniger Folgen davon, daß die Verbindung von keiner Dauer ſein konnte, da ein verhältnißmäßig kleiner Gebietstheil die große und bewegende Kraft des Staates ſo unumſchränkt in Händen hatte.

Zu den beleidigenden Maßregeln, welche das Parlament nahm, gehörte auch eine Stempeltaxe und eine Beſteuerung des Thee's. Zufolge der erſteren konnten Schiffe nicht geſetzmäßig in die See auslaufen, bevor ſie ſich nicht mit den nöthigen Stempeln verſehen hatten; indeſſen war die Auflehnung dagegen ſo groß, daß wirklich Schiffe ohne die nöthigen Papiere in die See ſtachen; und man kennt keine ernſtlichen Folgen eines ſo kühnen Wagniſſes. Zuletzt, als die Stempelbeamten reſignirt hatten und keine andern ſich willig fanden, in den böſen Geruch zu kommen, die Stellen Jener übernommen zu haben, vollzogen die Gerichtshöfe, ohne Rückſicht auf jene Formel zu nehmen, welche durch die Acten des Parlaments nöthig geworden waren, ihre Geſchäfte Man ließ die Taxe endlich fallen und ſuchte andere an ihre Stelle zu ſetzen, welche man für ausführbarer hielt.

Neue Verſuche wurden im Jahr 1768 gemacht, die Navigationsacte in Wirkſamkeit zu ſetzen, welche in der That ein todter Buchſtabe geworden war, und wirklich wurde eine von Madera mit einer Ladung Wein ſegelnde Schalupe in Boſton weggenommen und unter die Kano-

nen des Kriegsſchiffes Romney gelegt; allein die öffentlichen Beamten waren genöthigt, vor dem ihnen nachziehenden Pöbel Sicherheit in dem Caſtell zu ſuchen.

Großbritannien hatte nie zuvor Truppen in ſeinen Colonieen unterhalten, ausgenommen zum Schutz gegen die Franzoſen und Indianer. Die Soldaten waren bis dahin an den entfernteren Grenzen hauptſächlich gehalten worden; allein nun wurden einige Regimenter in der angenſcheinlichen Abſicht nach Boſton gelegt, um dem uſurpirten Uebergewicht des britiſchen Parlamentes Kraft zu verleihen. Dieſer Schritt trug viel zu dem Mißvergnügen bei und war nachher die directe Urſache von dem Beginn der Feindſeligkeiten.

Der erſte öffentliche Act des Widerſtandes, welcher in dieſem berühmten Kampfe ſtattfand, ereignete ſich 1772 in den Gewäſſern von Rhode-Island. Ein Kriegsſchiff war an der Küſte ſtationirt worden, jene Geſetze auszuüben, und der kleine Schooner Gaspé, mit einer leichten Bewaffnung und 20 Mann an Bord, wurde als Begleitungsſchiff benutzt, die ſeichten Küſtenwaſſer zu befahren. Am 17. Juni 1772 kam das Paketboot Hannah von Providence, unter dem Befehle des Capitains Linzee, welches zwiſchen New-York und Rhode-Island den Dienſt that, auf ſeiner Fahrt die Bai aufwärts in das Angeſicht des Kriegsſchiffes. Die Hannah erhielt den Befehl, zur Unterſuchung herbeizufahren; aber der Befehlshaber des Schiffes weigerte ſich, dieſen Befehl zu vollziehen, und

da er durch einen friſchen Südwind begünſtigt wurde, der ihn bald der Schußweite entzog, ſo wurde dem Gaspé das Signal gegeben, ſein Schiff zu verfolgen. Die Jagd erſtreckte ſich 25 Meilen weit, mit vollen Segeln, als die Hannah an eine Barre kam, mit der ihr Befehlshaber beſſer vertraut war, und da ſie weniger tief im Waſſer ging, als der Schooner, ſo lockte Capitain Linzee den letztern auf eine Sandbank, wo er auf den Grund auffuhr. Der Gaspé blieb auf dem Trocknen ſitzen, da die Ebbe eintrat, und konnte erſt nach mehreren Stunden wieder flott gemacht werden.

Die Nachricht von dieſer Jagd ward bei der Ankunft der Hannah in Providence ſchnell verbreitet. Ein allgemeines Gefühl der Aufregung war unter der Bevölkerung bemerkbar, und gegen Abend zeigte ſich der Stadttrommler in den Straßen, um auf die gewohnte Weiſe das Volk zuſammen zu rufen. Dieſer Mann führte den ihm folgenden Haufen vor einen in der Nähe der Lagerhäuſer ſtehenden Schuppen, wo plötzlich ein als Indianer verkleideter Mann auf dem Dache erſchien und eine geheime Expedition auf dieſe Nacht ankündigte, indem er alle „ſtarken Herzen“ aufforderte, ſich präcis um neun Uhr in derſelben Verkleidung auf der Schiffswerfte einzufinden. Zur beſtimmten Stunde fanden ſich die Meiſten an dem bezeichneten Orte ein, und 64 Mann wurden für die beabſichtigte kühne Unternehmung ausgewählt.

Dieſer Haufe ſchiffte ſich auf acht an den Schiffs-

werften liegenden langen Booten ein, und mit einer großen Anzahl runder Pflaſterſteine bewaffnet, fuhren ſie den Fluß hinab. Man glaubt, daß der Befehlshaber dieſes Haufens ein gewiſſer Capitain Whipple geweſen iſt, welcher ſpäterhin in dem Dienſte des Congreſſes ſtand; kein Name verlautete damals. Die Boote wurden, als ſie ſich gegen zwei Uhr Morgens dem Gaspé näherten, von der Schildwache vom Verdeck aus angerufen, dieſe aber von einer Ladung Steine hinabgetrieben. Der Befehlshaber des Gaspé erſchien nun ſelbſt und feuerte eine Piſtole zur Warnung auf die Boote ab. Der Schuß ward von einem Gewehr erwiedert, der durch den Schenkel des Offizieres ging. Die Mannſchaft des Gaspé hatte ſich mittlerweile aufgeſtellt, aber der Haufe von Providence enterte. Der Kampf war kurz, und die Mannſchaft des Schooners war bald überwältigt und in Sicherheit gebracht. Alle, die ſich an Bord befanden, wurden in die Boote gebracht und darauf der Gaspé angezündet, der auch gegen Morgen in die Luft flog.

Dieſer kühne Schritt erregte natürlich bei den britiſchen Offizieren die größte Indignation, und alle möglichen Mittel wurden zur Entdeckung der Verbrecher ergriffen. Das engliſche Gouvernement ſetzte eine Belohnung von 1000 Pfund Sterling auf den Leiter der Unternehmung und verſprach demjenigen 500 Pfund, welcher die Theilnehmer zur Anzeige brächte, mit dem Verſprechen, begnadigt zu werden, ſollte der Angeber zugleich Theil-

nehmer geweſen ſein. Aber die allgemeine Stimmung war damals zu mächtig, als daß gewöhnliche Mittel irgend Einen zur Entdeckung hätten verlocken können. Wirklich konnte man nie einen genügenden Beweis erhalten, auf den hin man irgend Jemand hätte gerichtlich belangen können, trotz dem, daß eine Unterſuchungscommiſſion unter dem großen Staatsſiegel von England ſich vom Januar bis zum Juni des Jahrs 1773 mit dieſem Gegenſtand beſchäftigte.

Zog auch dieſes Ereigniß kein unmittelbares Reſultat nach ſich, ſo trug es doch ohne Zweifel dazu bei, den Riß zwiſchen den beiden Parteien zu erweitern, und es muß bemerkt werden, daß bei jener Gelegenheit das erſte Blut in dem Kampf für die Unabhängigkeit Amerika's vergoſſen wurde. Das ganze Ereigniß war ein eben ſo directer Widerſtand gegen die Unterdrückung, wie das ſpäter ſtattfindende bekanntere Gefecht zu Lexington.

Das Jahr 1773 iſt in der amerikaniſchen Geſchichte wegen des Widerſtandes denkwürdig, welchen die Coloniſten der Theetaxe entgegenſetzten. Dadurch, daß es der oſtindiſchen Handelscompagnie vermittelſt eines Arrangements mit dem britiſchen Miniſterium erlaubt worden war, den Thee frei von jeder Abgabe auszuführen, war es nun möglich geworden, dieſen Artikel in Amerika, wo eine Abgabe bezahlt werden mußte, billiger zu verkaufen, als er vor Einführung dieſer Taxe hatte verkauft werden können. Man bildete ſich ein, dieſer Um-

ſtand würde den Anſichten aller Parteien in Europa entſprechen, da die Lagerhäuſer der Handelscompagnie in Folge des Syſtems der Nicht-Einführung, das die Coloniſten befolgten, überfüllt waren. Verſchiedene Ladungen wurden nach einigen Häfen, unter andern nach New-York, Philadelphia, Charleston und Boſton verſchifft. Die Bevölkerung der zwei erſtgenannten Städte zwang die Schiffe, mit ihrer Ladung wieder nach London zurückzukehren, während die Einwohner von Charleston das Schiff entladen und den Thee in feuchte Keller ablagern ließen, wo er verdarb.

Drei Schiffe, deren Ladung in dem anſtößigen Artikel beſtand, waren nach Boſton geſandt worden, aber es war der Bevölkerung gelungen, die drei Capitaine zur Rückkehr nach London, ohne vorherige Ausladung, zu überreden; die Spediteure aber weigerten ſich, ſie ihres Fracht-Contracts zu entbinden, während die Beamten die nothwendigen Ausgangszollſcheine verſagten, ja ſelbſt der Gouverneur hielt die zur Paſſirung des Forts nöthige Erlaubniß zurück. Dieſes Verfahren brachte große Aufregung hervor, und weil man befürchtete, der Thee möchte allmählich und heimlich an's Land gebracht werden; ſo machte man Vorbereitungen, ihn zu vernichten. Plötzlich zeigte ſich in dem Dunkel der Nacht eine Parthie, als Indianer verkleidet, deren Zahl ſehr verſchieden, nämlich von zwanzig bis zu achtzig Mann, angegeben wird, in den Straßen und zog eilig nach der Richtung

der Schiffswerften hin. Der nachfolgende Pöbel eilte nach einem der Theeſchiffe, enterte es und nahm ohne Widerſtand von ihm Beſitz. Die Lucken wurden erbrochen, die Theekiſten auf das Verdeck geſchleift, aufgeſchlagen und ihr Inhalt in das Waſſer geſchüttet. Der anze Vorgang fand in der größten Ordnung und ohne das geringſte Geräuſch ſtatt, da die Werkleute kaum den Mund aufthaten. Indeſſen war das ganze Unternehmen ſo geheim ausgeführt worden, daß es ſelbſt heut zu Tage, nach ſo langer Zeit, ſchwierig iſt, über die Einzelheiten in's Gewiſſe zu kommen; und, obgleich die Namen der Theilnehmer in letzterer Zeit öffentlich genannt worden ſind, ſo ſollen doch mehrere dabei betheiligte reiche Männer lange gefürchtet haben, ſie möchten noch von der oſtindiſchen Handelsgeſellſchaft für den Schadenerſatz gerichtlich belangt werden. 342 Theekiſten, welche wahrſcheinlich die Ladung Eines Schiffes ausmachten, wurden vernichtet; die zwei andern Schiffe verließen bald nachher den Hafen.

Auf dieſen kühnen Act folgte die Bostoner Hafenbill, eine politiſche Maßregel, welche gleichfalls drückend war, da ſie der Bevölkerung der Stadt jede directe Theilnahme am Handel unterſagte. Dieſer plötzliche Zwang, welcher innerhalb zwanzig Tagen nach der Bekanntmachung dem Handel dieſer Stadt auferlegt wurde, die das vorhergehende Jahr 411 Zoll-Ausgangs- und 587 Eingangsſcheinen nach und von fremden Häfen aufweiſen konnte, verbrei-

tete großes Trübſal in der Stadt und noch größere Indignation durch das ganze Land. Es war Englands Unglück geweſen, den Charakter der Bevölkerung der amerikaniſchen Colonieen nie richtig aufzufaſſen; das Mutterland, an Colonieen gewöhnt, welche durch die Eroberung gänzlich gedemüthigt worden, hatte noch nicht gelernt, den Geiſt derjenigen zu würdigen, welche durch ihre eigenen Anſtrengungen ſo reißend ſchnell zu politiſcher Mündigkeit aufgeſchoſſen waren, und ſich ſelbſt in die Lage gebracht hatten, in welcher ſie ſich befanden, weil ſie die Freiheit Englands ſelbſt ungenügend für ihre Meinungen und Bedürfniſſe gefunden hatten.

Die Bevölkerung begann nun ernſtlich, ſich auf einen bewaffneten Angriff vorzubereiten, und benutzte die Freiheit, welche man ihr gelaſſen hatte, Truppencorps in der Abſicht zu organiſiren, das Verlorene wieder zu gewinnen. Ein Congreß der Repräſentanten aus den verſchiedenen Colonieen trat zuſammen und man befolgte ein Syſtem der Organiſation und Uebereinſtimmung, welches dazu beitrug, ſo Viele als möglich, für den ſchnell herannahenden Kampf zu vereinigen.

Gegen den Schluß des Jahres 1774 ergriff man in einigen Theilen des Landes verſchiedene Maßregeln, welche einen direkten Bezug auf den Bürgerkrieg hatten, welchen man vor der Thüre wußte. Man hatte in England die Ausſchiffung von Waffen und Kriegsbedürfniſſen nach Amerika verboten, allein das Geſchütz und die Pu

vervorräthe der Krone wurden theils von den Local-gouvernements, theils durch Privatperſonen an verſchiedenen Orten weggenommen. 26 Kanonen verſchiedenen Calibers fand man auf dem Fort Island vor und brachte ſie nach Providence und die Bevölkerung von Rhode-Island ſoll durch dieſe kühne Maßregeln im Ganzen in den Beſitz von 40 Kanonen gekommen ſein. Zu Portsmouth in New-Hampſhire marſchirte ein Haufe von 400 Mann vor das an der Hafenmündung gelegene Caſtell, hielt die Garniſon im Schach, brach in die Magazine ein und nahm hundert Pulverfäſſer weg.

Während man durch dieſe Mittel die nöthige militäriſche Ausrüſtung ſich zu verſchaffen ſuchte, wurden Vorräthe und Waffen in verſchiedenen Theilen des Landes in Bereitſchaft zu einem Feldzug geſammelt. Unter andern war auch Concord, eine kleine Stadt 18 Meilen von Boſton entfernt, zu einem ſolchen Waffenplatz erhoben worden und General Gage, der Befehlshaber der britiſchen Truppen in Amerika, hielt es für weſentlich, ihn aufzuheben. Eine ſtarke Truppenabtheilung ward für dieſen Zweck abgeſandt, die zu Lexington auf eine kleine Abtheilung leichter amerikaniſcher Truppen ſtieß. Dieſe Miliz wurde durch eine einzige Salve, durch welche mehrere Mann getödtet wurden, auseinandergejagt. Dieſes Ereigniß iſt ſtets als der Anfang des Revolutionskrieges betrachtet worden, und zwar mit allem Rechte, da die Feindſeligkeiten, welche damals begannen, nicht

eher aufhörten, bis die Unabhängigkeit der Colonieen vertragsweiſe anerkannt war. Die Engländer eilten nach Concord, wo ſie ihre Aufgabe, jedoch nicht ohne Widerſtand, ausführten. Die Bevölkerung begann ſich nun bewaffnet zu ſammeln und ſobald als die Engländer ihren Rückmarſch nach Boſton antraten, wurden ſie von der erſteren von den Mauern und den Umzäumungen aus angegriffen. Die Truppen wurden bei dieſer Gelegenheit ſo ſehr bedrängt, daß man glaubt ſie hätten ſich übergeben müſſen, hätte nicht noch zu rechter Zeit eine bedeutende Verſtärkung unter dem Commando des Lord Percy ſich mit ihnen vereinigt, wodurch es ihnen möglich gemacht wurde, während einer Pauſe wieder neue Kräfte zu ſammeln. Die Provinzialen erneuerten dagegen den Angriff auf die ſich wiederum in Marſch ſetzenden Truppen und es gelang den Engländern nicht eher ſich eines ſicheren Platzes zu bemächtigen, als bis ſie Charlestown-Neck erreicht hatten. Man hat ausgemittelt, daß der Verluſt auf amerikaniſcher Seite 50 Todte, 34 Verwundete betrug und 4, welche vermißt wurden; der der Engländer dagegen 73 Todte, 174 Verwundete und 26 Gefangene.

Die Nachricht dieſes wichtigen Ereigniſſes verbreitete ſich wie ein Lauffeuer durch das ganze Land und überall wurde es als ein Aufruf zum Kampfe aufgenommen. Man ſetzte jeden Rückhalt bei Seite, die Bevölkerung flog zu den Waffen und die Kriegsvorräthe der Krone

wurden, wo ſie ſich fanden, weggenommen. Ein unregelmäßiges Corps von **20,000** Mann erſchien mit unglaublicher Schnelligkeit vor Boſton und bildete eine Linie, um die königliche Armee, welche die Stadt beſetzte, einzuſchließen. Man nahm in der Abſicht, den Feind noch in engere Grenzen zurückzudrängen, Breed'shill weg, eine Anhöhe, welche den innern Hafen von Boſton beherſcht, und warf eine Redoute auf. Dieſes Manöver führte die berühmte Schlacht von Bunkershill herbei, eine der merkwürdigſten Kämpfe der neueren Zeit, von welcher man mit Recht die Unabhängigkeit Amerika's datirt. Washington wurde nun durch den Congreß der vereinigten Colonieen zum Oberbefehlshaber ernannt, und der Krieg begann, mit Ausnahme einer förmlichen Erklärung, nach den herkömmlichen Geſetzen civiliſirten Nationen.

Viertes Kapitel.

Mangelhafte Vorbereitungen in Amerika zu dem Kampf mit Groß=britannien. — Vorbereitungen für den Kampf zur See. — Weg=nahme des engliſchen Schooners Margaretta. — Capitain O'Brien. — Verſuch die Stadt Falmouth zu zerſtören. — Wegnahme engliſcher Schiffe durch Capitain Broughton. — Kreuzer werden beſtellt, um die engliſchen Vorrathsſchiffe aufzufangen. — Geſetzesvorſchlag des Congreſſes, eine Marine betreffend. — Gründung einer regulären Seemacht. — Congreßbeſchlüſſe. — Die Nationalflagge weht zum erſten Mal auf einem regelmäßigen amerikaniſchen Kriegsſchiff. — Der Hornet und die Wasp. — Der Lexington. — Commodore Hop=kins. — Landung auf New=Providence. — Gefecht zwiſchen dem eng=liſchen Schiff Glasgow und einem amerikaniſchen Geſchwader. — Entlaſſung des Commodore Hopkins. — Der Lexington und der Edward. — Wegnahme des erſten Schiffes durch die Pearl.

Die 13 vereinigten Colonieen, welche den Kampf mit dem Mutterland begannen, durchaus nicht in der Abſicht, ihre politiſche Unabhängigkeit zu erringen — denn nur Wenige dachten an einen ſo großen Wechſel, als das erſte Blut vergoſſen wurde — ſondern nur um diejeni=gen Rechte wieder zu gewinnen, welche ein Beſtandtheil der leitenden Principien derjenigen Inſtitutionen waren, unter welchen ſie ſchon ſo lange gelebt und welche ihnen förmlich auf die verſchiedenſte Weiſe zugeſichert waren, beſaßen nur geringe Mittel, mit einer Macht, wie Groß=britannien, in die Schranken zu treten. Die Bevölke=rung der Colonieen betrug noch nicht drei Millionen, ihre

pecuniären Hülfsmittel waren von keinem großen Belang, und ihre militäriſchen Vorbereitungen unbedeutend. Aber das Feuer wahrer Vaterlandsliebe war entzündet, was bei andern Nationen durch kluge Combinationen und politiſche Unterhandlungen bewirkt wird, das that die Bevölkerung von Amerika auf eignen freiwilligen Antrieb und durch vereinigte Kräfte. Vorzüglich waren es die Colonieen von Neu-England, deren Bevölkerung zur Freiheit reif, zugleich kühn, einfach, erfindungsreich und tapfer, alle bis auf den letzten Mann ſich erhoben, und da dies der Theil des Landes iſt, in welchem die Flamme ausbrach, ſo müſſen wir dahin zuerſt unſere Aufmerkſamkeit richten, um die früheſten Beweiſe für die Intenſität des Kampfes zu finden.

Die Vorbereitungen für den Kampf zur See waren viel geringer, als die, welche für den Landkrieg getroffen worden waren. Der Congreß hatte wenig gethan und die Vorräthe für eine Vertheidigung zur See, welche von Zeit zu Zeit in den verſchiedenen Colonieen ſich vorfanden, hatten ſich beinahe ſtets auf die Unterhaltungen einiger Küſtenwachtſchiffe oder auf die kurz dauernde Anſtrengung einiger Expeditionen beſchränkt. Als aber der Kampf ernſtlicher wurde, veranlaßten die Gewohnheiten des Volks, ſeine Tauglichkeit für den Seedienſt und die öffentlichen und Privatvortheile, welche einer erfolgreichen Kreuzerei entſpringen mußten, Tauſende, verlangende Blicke auf ein Element zu werfen, welches ſo viele glän-

zende Reſultate verſprach. Nur die Vorſicht, mit welcher der Congreß handelte, der anfänglich durchaus eher geneigt war, den Kampf anſtatt eines allgemeinen Kriegs, als ein Zufluchtsmittel für Beſchwerdeabſtellung zu betrachten, verhinderte die allgemeine Ausrüſtung von Privatkreuzern, welche dem Handel von England höchſt wahrſcheinlich einen ſchnelleren und ſchwereren Streich verſetzt haben würden, als er bis dahin empfangen hatte. Indeſſen befolgte man eine andere Politik, und die Erlaubniß, welche man zuerſt für Caperſchiffe ausſtellte, beſchränkte ſich auf Fahrzeuge, welche Kriegsvorräthe und andere Bedürfniſſe den britiſchen Truppen nach Amerika brachten. Erſt den **10.** November **1775** richtete Maſſachuſetts, diejenige Colonie, in welcher ſich der Kriegsſchauplatz befand, und welche ſich an die Spitze der Revolution geſtellt hatte, Admiralitätshöfe ein, und erließ Geſetze für die Aufmunterung von Unternehmungen zur See. Washington folgte dieſem Beiſpiel und gab einigen Schiffen die Erlaubniß, in der Nachbarſchaft von Boſton für den eben angegebenen Zweck zu kreuzen. Indeſſen macht es eine genaue Unterſuchung der praktiſchen Maßregeln, welche in jenen Tagen ergriffen wurden, nothwendig, den Gegenſtand in drei Theile abzuſondern, in einen nämlich, welcher ſich allein auf die Thaten von Privat- und häufig unermächtigter Abenteuer bezieht, in einen zweiten, welcher ſich mit den Vorgängen in den verſchiedenen Colonieen beſchäftigt, und in einen dritten und letz-

ten, welcher den eigentlichen Gegenſtand dieſes Werkes begreift, nämlich die Politik, welche von dem Congreß für die ganze Nation befolgt wurde. Dieſe Unterſcheidung zwingt uns zur Kürze, da nur noch ſehr wenige authentiſche Dokumente vorhanden ſind, welche als Auctoritäten benutzt werden können, und weil auch die Gleichförmigkeit und Unbedeutenheit vieler Details den Gegenſtand jedes andern Intereſſes beraubt, das nicht gerade für das Verſtändniß der wahren Lage des Landes nöthig iſt.

Die erſte Unternehmung, welche der Schlacht von Lexington zur See folgte, war ein reines Privatabenteuer. Die Nachricht von dieſem Gefecht war Samſtag den 9. Mai 1775 nach Machias in Maine gelangt. Der bewaffnete Schooner Margaretta, im Dienſte der Krone, lag mit zwei unter ſeinem Schutze befindlichen Schaluppen, welche eine Holzladung für die königliche Regierung einnahmen, in dem Hafen. Man legte den Ueberbringern der Nachricht Stillſchweigen auf, da einige der kühnſten Einwohner augenblicklich den Plan zur Wegnahme der Margaretta entworfen hatten. Am nächſten Tage, einem Sonntag, hoffte man die Offiziere des Schiffes in der Kirche ergreifen zu können, aber durch die Uebereilung von Seiten der Unternehmer mißglückte der Anſchlag. Als nämlich Capitain Moore, welcher die Margaretta befehligte, die Abſicht der Anſtürmenden erkannte, rettete er ſich mit ſeinen Offizieren durch die

Fenſter der Kirche zum Ufer unter den Schutz der Kanonen des Schooners. Alles war in Allarm und Springtaue wurden an die Cabeltaue der Margaretta befeſtigt, die einige wenige unſchädliche Schreckſchüſſe über die Stadt hinfeuerte. Indeſſen ſegelte der Schooner nach kurzem Verzug, etwa eine Meile von der Stadt abwärts; allein man verfolgte das Schiff, forderte es zur Uebergabe auf und feuerte von einer hohen Uferſtelle auf es, welche von ſeinen Kanonen nicht beſtrichen werden konnte. Die Margaretta ſegelte indeſſen in die Bai und warf am Zuſammenfluß der beiden Ströme Anker. Am folgenden Morgen, Montag den 11. Mai, gelangten 4 junge Männer in den Beſitz einer mit Holz befrachteten Schaluppe, brachten ſie an eine der Schiffswerften und ließen zum Zeichen für die Sammlung von Freiwilligen drei Freudenrufe erſchallen. Es hatten ſich auch bald 35 athletiſche Männer zuſammengefunden, in der Abſicht, einen Angriff auf die Margaretta zu machen. Mit Gewehren, Gabeln und Axten bewaffnet und einem kleinen Vorrathe von Lebensmitteln, ſegelten dieſe kühnen Bürger mit einem leichten Nordweſtwinde auf der Schaluppe ab. Als die Margaretta das Herannahen derſelben bemerkte, fuhr ſie mit beigeſetzten Segeln weiter, um ein Gefecht zu vermeiden, welches ihr Capitain durchaus nicht rathſam fand, da er von all' den Vorfällen, welche ſich zu Boſton ereignet, noch nicht benachrichtigt worden war. Der Schooner, indem er ſein Giekſegel auf die andere Seite

des Maſtes brachte, warf ſeinen Giekbaum über Bord; doch ſegelte er weiter, lief in Holme's Bai ein und nahm eine Spiere von einem dort liegenden Schiffe weg. Während dieſe Reparaturen vorgenommen wurden, zeigte ſich die Schaluppe, die Margaretta aber, in der Hoffnung, ihr auszuweichen, ſtach in See. Ein friſcher Wind erhob ſich und die Schaluppe, welche gerade Backſtaggs wind hatte, wies ſich als ein beſſerer Segler aus. Die Margaretta bemühte ſich ſo ſehr, ein Zuſammentreffen zu vermeiden, daß Capitain Moore ſeine Boote abkappte; als er aber dieſes Mittel nicht zureichend und die Verfolger ganz in ſeiner Nähe fand, eröffnete der Schooner mit ſeinem Geſchütz von 4 leichten Kanonen und 14 Drehbaſſen ein Feuer. Ein Mann fiel an Bord der Schaluppe, welche augenblicklich das Feuer mit einem Belagerungsgeſchütz erwiederte, von dem ein Schuß den Steuermann auf der Margaretta tödtete und alle vom Quarterdeck hinwegtrieb. Der Schoner empfing, als er auf den Wind zulief, eine volle Ladung von der Schaluppe. Beinahe in demſelben Augenblick geriethen die Schiffe an einander. Ein kurzes Gefecht entſpann ſich mit Musketenfeuer, während deſſen Capitain Moore in eigener Perſon Handgranaten warf, welche eine bedeutende Wirkung hervorbrachten. Dieſer Offizier wurde bald durch einen Schuß niedergeſtreckt; die Beſatzung der Schaluppe enterte und nahm von der Margaretta Beſitz.

Der Verluſt an Leben war in dieſem Gefechte nicht

ſehr bedeutend, obgleich 20 Mann auf beiden Seiten getödtet und verwundet worden ſein ſollen. Die Stärke der Mannſchaft auf der Margaretta war faſt die beträchtlichſte, obgleich die Beſatzung keines einzigen regelmäßigen Kreuzers jemals die bei dieſer Gelegenheit kämpfenden Freiwilligen an Muth und Energie leicht übertreffen kann. Die Schaluppe hatte eigentlich keinen Befehlshaber; dem Jeremias O'Brien war indeſſen vor dem Beginn des Kampfes mit dem Schooner dieſer Poſten zuertheilt worden. Dieſes Gefecht war das Lexington der Meere; denn, wie nach jener berühmten Landſchaft, ſo ſtand auch jetzt die Bevölkerung gegen eine geregelte Macht auf und dieſes Seegfecht zeichnete ſich durch eine lange Jagd, einen blutigen Kampf und endlichen Sieg aus. Dies war der erſte Schlag zur See, nachdem der amerikaniſche Revolutionskrieg wirklich begonnen hatte.

Das Geſchütz der Margaretta ward auf eine Schaluppe gebracht und Mr. O'Brien griff mit derſelben zwei kleine engliſche Kreuzer an, welche mit dem ausdrücklichen Auftrage ihn zu fangen, von Halifax abgeſandt worden ſein ſollen. Er jedoch nahm ſie dadurch, daß er die beiden Schiffe von einander trennte, ohne vielen Widerſtand weg und die Gefangenen wurden ſämmtlich nach Watertown gebracht, wo die Provinziallegislatur von Maſſachuſetts gerade verſammelt war. Die Tapferkeit und das gute Benehmen des Mr. O'Brien wurden ſo allgemein bewundert, daß er unmittelbar darauf zum

Capitain in der Marine dieſer Colonie ernannt und mit ſeinen zwei letzten Priſen an die Küſte mit dem Befehle geſandt wurde, die den königlichen Truppen Proviant zuführenden Fahrzeuge aufzufangen.

Viele Abenteuer oder Unternehmungen, welche mehr oder weniger denen des Capitain O'Brien glichen, wurden an verſchiedenen Theilen der Küſte unternommen, obgleich keine einen ſo glücklichen und glänzenden Charakter trägt. Der engliſche Oberbefehlshaber, der Admiral Graves ſandte nun Wiedervergeltung auszuüben und zugleich Furcht zu verbreiten, unter dem Befehl des Capitain Movat eine Truppenmacht ab, um die Stadt Falmouth zu zerſtören, in der auch 400 Häuſer abbrannten. Ein Landungsverſuch indeſſen wurde abgeſchlagen und die Schiffe zogen ſich zurück. Dieſer und ähnliche Schritte riefen das ſchon oben erwähnte, im November 1775 erſchienene Geſetz von Maſſachuſetts hervor, welches die Wegnahme engliſcher Schiffe unter gewiſſen Umſtänden anordnete, und folglich alle den Expeditionen ein Ende machte, welche wir zu den unermächtigten gerechnet haben.

Die Colonie von Maſſachuſetts ergriff energiſche Maßregeln, um den Feind an der Küſte zu beunruhigen, und ähnliche für die Herbeiſchaffung von Kriegsbedürfniſſen. Sowohl dieſe, als auch andere Colonieen rüſteten viele kleine Fahrzeuge aus und ſandten Schiffe nach den verſchiedenſten Richtungen in der Abſicht aus, die-

jenigen Kriegsvorräthe an ſich zu kaufen, welche ſie nicht wegnehmen konnten.

Am drückendſten fühlte man den Pulvermangel und alle nur möglichen Mittel wurden angewandt in den Beſitz dieſes wichtigen Materials zu kommen. General Washington lieh unter andern von Maſſachuſetts zwei Schooner und ſandte ſie unter dem Befehl des Capitain Broughton in den Golf des St. Lawrence, um zwei Briggs aufzufangen, von denen man wußte, daß ſie mit einer Ladung von Kriegsbedürfniſſen auf dem Wege nach Quebec waren. Man ward der Briggs nicht anſichtig; dafür wurden aber **10** andere engliſche Fahrzeuge vom Capitain Broughton weggenommen, aber alle wieder zurückgegeben, da ſie nicht in den von dem Congreß beſtimmten Kreis der Feindſeligkeiten gezogen werden konnten.

Der Congreß war indeſſen durchaus nicht blind für die Wichtigkeit der Vertheidigungsmittel zur See, ohne die nie ein Krieg von einem wie Amerika gelegenen Lande mit Achtung und Erfolg geführt werden kann, und wir ſind nun an dem Punkte angelangt, wo es nöthig iſt, unſere Aufmerkſamkeit auf die Geſetzgebungsacten des Generalgouvernements in dieſem intereſſanten Gegenſtand hinzuwenden.

General Washington gab bald nachher, als er den Oberbefehl über die Truppen vor Boſton übernommen hatte, da er den Mangel an Kriegsbedürfniſſen jeder Art ſo merklich fühlte, den verſchiedenen kleineren Fahr-

zeugen die Erlaubniß in und in der Nähe der Bai von Maſſachuſetts auf engliſche Vorrathsſchiffe Jagd zu machen.

Das erſte Schiff, welches für dieſen Zweck auslief, war der Schooner Leo unter dem Capitain John Manly, welcher beinahe am Schluß des Septembers von Marblehead abſegelte. Am 29. ſtieß er auf die engliſche Brigg Nancy, welche Geſchützvorräthe, verſchiedene Metallkanonen, eine bedeutende Anzahl Gewehre und verſchiedene andere Kriegsbedürfniſſe an Bord hatte, und nahm ſie weg. Unter der Beute befand ſich auch ein großer Mörſer, der mit Recht als ein bedeutendes Hülfsmittel für eine Belagerungsarmee angeſehen wurde; denn bis dahin mangelte es den Amerikanern vor Boſton an jeder Art von Geſchütz. Am 8. Dezember kaperte Capitain Manly drei andere Vorrathsſchiffe und es gelang ihm, alle ſeine Priſen ſicher in den Hafen zu bringen.

Ob man gleich genau genommen den Leo und andere, zu gleichem Zweck verwandte kleinere Kreuzer nicht die erſten Schiffe nennen kann, welche Eigenthum des General-Commandos dieſes Landes waren, ſo können ſie doch als die erſten angeſehen werden, welche wirklich mit dem Befehle ſegelten, für das ganze Land zu kreuzen. Während wir dieſen Vorrang dem Capitain Manly und ſeinen Verbündeten, der nach den Inſtructionen Washingtons handelte, einräumen, war der Congreß ſelbſt durchaus nicht müßig geweſen, und wahrſcheinlich hatte

der Oberbefehlshaber in Uebereinſtimmung mit den von dieſem Körper ausgeſprochenen Wünſchen, ſeine Maßregeln getroffen.

Der erſte Act der Geſetzgebung in Betreff einer Seemacht von Seiten des Congreſſes iſt der Zeit nach älter als das Geſetz von Maſſachuſetts, obgleich er mit großer Vorſicht abgefaßt war. Am 13. October 1775 wurde der Befehl zur Ausrüſtung eines Schiffes von 10 Kanonen und eines andern von 14 gegeben, welche auf einen dreimonatlichen Kreuzzug oſtwärts als nationale Kreuzer ausgeſandt werden ſollten, Vorräthe für die königlichen Truppen aufzufangen. Am 29. deſſelben Monats ging die Reſolution durch, welche Privat-Kriegsſchiffen und Kauffahrteifahrern das Recht verſagte, im Angeſicht von „Continentalſchiffen oder Kriegsſchiffen“ ohne die Erlaubniß der commandirenden Offiziere der letzteren, Flaggen aufzuziehen. Dieſes Geſetz war in dem rechten Geiſt abgefaßt und beurkundete die Abſicht, den öffentlich autoriſirten Agenten auf der hohen See die gebührende Achtung zu verſchaffen. Indeſſen können wir ein Lächeln nicht unterdrücken, wenn wir bedenken, daß zu jener Zeit die ganze Marine des Landes aus zwei kleinen, noch nicht equipirten Fahrzeugen beſtand. Am nächſten Tage ging ein anderes Geſetz durch, welches die Ausrüſtung zweier anderer Kreuzer von 20 und 36 Kanonen befahl.

Die Plünderungen, welche die unter dem Commando des Capitain Movat ſtehenden Schiffe verübten,

verurſachten eine Aenderung in dieſer vorſichtigen Politik. Als nämlich die Nachricht ſeiner rückſichtsloſen Handlungsweiſe nach Philadelphia gelangte, wurde ein allgemeines Priſengeſetz gegeben, nach welchem alle engliſchen Schiffe, welche in irgend einer Weiſe mit dem obſchwebenden Kampfe in Verbindung ſtanden, weggenommen werden ſollten. Da das Land ſich noch mit der Krone verbunden betrachtete, ſo war dieſe Zurückhaltung in der Kriegsführung gewiſſermaßen eine geſunde Politik. Auf dieſes Geſetz folgte am 13. December ein anderes, welches die Erbauung von 13 Kreuzern anordnete, wovon drei 24 Kanonen, fünf 28 und fünf andere 32 führen ſollten. So hatte denn der Congreß bis zum Ende des Jahres 1775 eine regelmäßige Marine von 17 Kreuzern beſtellt, welche 10 — 32 Kanonen am Bord führten. Der Bau der durch das zuletzt erwähnte Geſetz angeordneten Schiffe wurde in den 4 Colonieen von Neu-England, New-York, Pennſylvanien und Maryland ausgeführt und die folgende Liſte führt ihre Namen und ihren Rang, wie die Colonie, in welcher ſie gebaut wurden, auf, nämlich:

Washington,	von	32	Kanonen,	erbaut	in	Pennſylvanien,
Raleigh,	"	32	"	"	"	New-Hampſhire,
Hancock,	"	32	"	"	"	Maſſachuſetts,
Randolph,	"	32	"	"	"	Pennſylvanien,
Warren,	"	32	"	"	"	Rhode-Island,
Virginia,	"	28	"	"	"	Maryland,
Trumbull,	"	28	"	"	"	Connecticut,

Effingham,	von	28	Kanonen,	erbaut	in	Pennſylvanien,
Congreß,	„	28	„	„	„	New-York,
Providence,	„	28	„	„	„	Rhode-Island,
Boſton,	„	24	„	„	„	Maſſachuſetts,
Delaware,	„	24	„	„	„	Pennſylvanien,
Montgomery,	„	24	„	„	„	New-York.

Dieſe Schiffe ſcheinen kluger Weiſe für die Ausführung des beabſichtigten Zweckes beſtimmt geweſen zu ſein. Die Hülfsquellen Amerika's geſtatteten die Erbauung von Schiffen nicht, die der Größe nach mit den engliſchen Flotten ſich in offenen Kampf hätten einlaſſen können, und wären auch die Colonieen ſelbſt in der Lage geweſen, einen ſolchen Aufwand ihrer Kräfte zu machen, ſo würden doch die zur Organiſation einer ordentlichen Marine nöthige Zeit, der Mangel an Schiffswerften und die Unmöglichkeit in der damaligen Jahreszeit ſich die nöthigen Schiffsbauvorräthe zu verſchaffen, ſie an dieſem Verſuch verhindert haben. Die damals gebauten Schiffe waren groß genug, um den kleineren Kreuzern der Krone Widerſtand zu leiſten, Convois zu zerſtören, und Transport- und Vorrathsſchiffe wegzunehmen. Wir dürfen indeſſen nicht ihre Stärke auf eine ſolche Art taxiren, wie heut zu Tag Vergleichungen angeſtellt werden, da die Schiffsbaukunſt und die Ausrüſtungsweiſe von Kriegsſchiffen ſeit dem Beginn des amerikaniſchen Revolutionskrieges eine große Umwandlung erlitten haben. Die damaligen Fregatten waren gewöhnlich Schiffe von 600 bis

1000 Tonnen und führten ſelten auf ihrem Hauptverdeck ein ſchwereres Geſchütz als Achtzehnpfündner. Sie hatten gewöhnlich keine Kuhbrücke (spar deck), das Vordercaſtell und das Quarterdeck (die Schanze) waren nur durch Laufgräben verbunden, mit Gatterwerk verſehen, um entweder einen Theil oder den ganzen dazwiſchen liegenden Raum zu bedecken. Die Bewaffnung beſtand, je nach ihrem verſchiedenen Rang, aus leichten Sechs=, Neun= oder Zwölfpfündnern, aber gemeiniglich war ſie ſehr unbedeutend. Carronaden waren damals noch nicht erfunden, obgleich ſie während dieſes Kriegs zum erſten Mal in Gebrauch kamen. Dieſe Kanone führt ihren Namen davon, daß ſie zuerſt in dem ſchottiſchen Dorfe Carron, einem Platze eben ſo berühmt durch ſeine Gießereien, wie Bayonne in Frankreich, nach dem das Bayonnett ſeinen Namen erhielt, verfertigt wurden. So viel wir wiſſen, wurden ſie zum erſten Mal in dem Gefechte zwiſchen Lord Rodney und dem Grafen de Graße mit großer Wirkung benutzt und man fand, daß ſie eine wirkſamere Waffe ſei, als man anfänglich allgemein geglaubt hatte. Ihr Gebrauch war eine Zeit lang nur auf engliſche Schiffe beſchränkt und wurde erſt am Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts oder ganz am Schluß des vorhergehenden in der amerikaniſchen Marine eingeführt. Die meiſten der in der obigen Liſte erwähnten Schiffe waren mit Neun= oder Zwölfpfündnern bewaffnet und auf ihren Schanzen und Vorcaſtellen mit Sechs= und

ſogar nur mit Vierpfündnern. Das Geſetz von 1775 hatte, ſo viel wir wiſſen, die Erbauung keiner einzigen Fregatte mit Achtzehnpfündnern angeordnet.

So ſchlimm auch die Colonieen in Bezug auf Schiffsvorräthe und Kriegsbedürfniſſe daran waren, ſo befand ſich das Land doch noch in einer viel ſchlimmeren Lage in Bezug auf Perſonen, mit denen man eine Marineliſte hätte ausfüllen können. An tüchtigen Seeleuten und braven Matroſen war kein Mangel; aber die hohen moraliſchen Eigenſchaften, welche ein höherer Offizier nothwendig beſitzen muß, konnte man wohl nicht bei denen vorausſetzen, welche ihre Erziehung in der rohen und unvollkommenen Schule der Kauffahrteifahrer empfangen hatten; doch waren die Matroſen der amerikaniſchen Handelsſchiffe im Ganzen tüchtiger, als die der meiſten anderer Nationen; gerade das Nichtvorhandenſein einer regelmäßigen Marine, welche junge unternehmende Männer verlockte, die Gefahren der See dem Stillleben am Ufer vorzuziehen, und die moraliſche Kraft, welche im Durchſchnitt die Bevölkerung auszeichnete, bewirkten ein ſolches Reſultat. Es iſt ſchon oben bemerkt worden, daß der angeſehenere Theil der amerikaniſchen Bevölkerung vor dem Anfang des Krieges begonnen hatte, ſeine Söhne in der britiſchen Marine Dienſte nehmen zu laſſen; indeſſen, während in vielen Fällen junge Amerikaner es vorzogen, ihre Stellen in der engliſchen Armee lieber aufzugeben, als gegen ihr Heimathland zu dienen, folgten doch

nur ſehr wenige in der Marine ihrem Beiſpiel. Die zweite Natur, welche der Seemann zeitig ſich aneignet, ſcheint das Band ſo feſt geknüpft zu haben, daß es eben ſelbſt von den furchtbaren Kämpfen eines Bürgerkrieges nicht zerriſſen werden konnte, und die meiſten der jungen Männer, welche als geborne Coloniſten am Bord königlicher Schiffe zum Kampfe gegen ihre Heimath ſich verſetzt ſahen, fuhren fort, mit jenem ungeſchwächten Eifer und der Aufrichtigkeit der Geſinnung zu dienen, welche die Treue eines Seemannes zu ſeiner Flagge *) am beſten beweiſen können. Das Comité des Congreſſes, welchem die Geſchäfte des Marinedepartements überwieſen waren, ſah ſich in Folge dieſer Schwierigkeiten gezwungen, das neue Offiziercorps hauptſächlich aus den vorzüglichſten Capitainen und Steuermännern der Handelsſchiffe, welche gerade das Land darbot, auszuwählen, mit Ausnahme einiger wenigen, welche in der engliſchen Marine erzogen, aber ſie vor Anfang des Kriegs verlaſſen hatten. Es ſtellt ſich ein Reſultat heraus, wie man es vorher erwartet hatte. Während viele tapfere und brauchbare Männer gewählt worden waren, konnten ſich einige der Corps außer ihrer practiſchen Kenntniß des Seeweſens mit nichts weiter empfehlen. Gewiß waren

*) Wir konnten nur einen einzigen Fall ausfindig machen, daß ein Amerikaner, des Bürgerkriegs wegen, die engliſche Marine verließ; doch iſt es höchſt wahrſcheinlich, daß mehrere ſolcher Fälle vorgekommen ſind.

dieſe Eigenſchaften ſehr ſchätzbar, aber der herkömmliche Subordinationsgeiſt, die hohen Gefühle perſönlichen Stolzes und der Selbſtachtung, welche einen Esprit de corps erzeugen, der moraliſche Muth und die erhabeneren Geſinnungen, welche den gebildeten Offizier frühe lehren, daß jedes Unglück einer Entwürdigung des Standes vorzuziehen ſei, konnten unter ſolchen Umſtänden nicht immer erwartet werden. Kurz, ein Dienſt, der auf dieſe unregelmäßige Art ſchnell in's Leben gerufen war, war nothwendig in ſeinem Erfolge mehr von zufälligen und natürlichen Eigenſchaften, als von jenem ſtets als das beſte Erſatzmittel erfundenen anerzogenen Charakter abhängig, der alsdann unumgänglich nöthig iſt, wenn nur durch eine complicirte Vereinigung aller Kräfte erſt jede Waffe durch eine lange Reihe von Jahren wirkſam gemacht werden kann. Es iſt wahr, die Colonieen hatten in ihren Provinzialkreuzern und Küſtenwachtſchiffen eine unregelmäßige Schule für die Erziehung ihrer Offiziere beſeſſen; indeſſen war ſie weder hinlänglich ausgedehnt, noch genugſam diſciplinirt, um den von den außerordentlichen Zeitverhältniſſen dringend gebotenen Erſatz zu gewähren.

Die Documente, welche mit der früheſten Geſchichte der Marine des Landes zuſammenhängen, wurden nie mit gehöriger Achtſamkeit aufbewahrt und die wenigen, welche ſich vorfanden, ſind ſeitdem theils zerſtreut, theils verloren gegangen, da kein regelmäßiges Marinedeparte-

ment beſtanden hatte und die Verwaltung dieſes Regierungszweiges während des ganzen Krieges von Comité's und einzelnen Behörden verwaltet worden war, deren Mitglieder höchſt wahrſcheinlich viele intereſſante Documente, als authentiſche Nachweiſe für ihre eigene Verwaltung zurückgehalten haben.

Unter andern Nachtheilen iſt es auch unmöglich geworden, über diejenigen in allen Fällen in's Gewiſſe zu kommen, welche wirklich in der Marine der Vereinigten Staaten gedient haben oder nicht, und dieſer wichtige Theil unſeres Gegenſtandes wird nie in's Klare gebracht werden können, da die Offiziere ſo häufig von den Kreuzern auf Staatsſchiffe und von den letzteren wieder auf die erſteren übergingen. Ehe wir aber mehr in diejenigen Details eingehen, denen man Glauben ſchenken kann, muß zugleich zur näheren Erklärung bemerkt werden, daß die Offiziere der Conföderationsmarine ihre Anſtellung von verſchiedenen Seiten erhielten, ein Umſtand, welcher noch viel zu den eben erwähnten Schwierigkeiten beiträgt. In ſehr vielen Fällen ſtellte der Congreß durch ſeine eignen directen Beſchlüſſe an, wie es ſich bei den zuerſt genannten Offizieren ergibt, ſpäter übten die Marinecomité's dieſe Gewalt aus, und zuletzt verrichteten nicht allein die auswärtigen diplomatiſchen Gouvernementsagenten dieſes wichtige Geſchäft, ſondern man gab auch den Befehlshabern einzelner Schwadronen und Schiffe die Vollmacht, nach ihrer eigenen

Einſicht und auf ihre Verantwortlichkeit hin die Stellen zu vergeben. Es iſt leicht erklärlich, wie dieſer ungeregelte Geſchäftsgang in der Verwaltung eines ſo wichtigen Zweiges die Schwierigkeit vergrößert, überall die Wahrheit zu ermitteln.

Die tapfern Männer, welche beim Anfang des Kampfes unter den Befehlen Washingtons handelten, dienten nicht in der Marine, wie es aus dem Umſtand erſichtlich iſt, daß Mehrere derſelben erſt ihren Rang als eine Belohnung ihrer Dienſte erhielten, welche ſie auf den halb officiellen, oben erwähnten Kreuzern geleiſtet hatten. Es wurde ſchon früher bemerkt, daß der erſte regelmäßige Geſetzgebungsact des Congreſſes in Bezug auf eine Marine, welche den Angriffen des britiſchen Parlaments Widerſtand leiſten ſollte, von einem Beſchluſſe dieſes Körpers, welcher am 13. October 1775 durchging, datirt. Dieſer Beſchluß beauftragte ein Comité von drei Männern, die Herren Deane, Langdon und Gadsden, zwei Schnellſegler von 10 und 14 Kanonen auszurüſten, welche als Kreuzer oſtwärts die Ergänzungs- und Proviantſendungen für die engliſche Armee in Boſton auffangen ſollten. Wahrſcheinlich wurde in Folge dieſes Geſetzes eine Brigg, Lexington, und eine Schaluppe, Providence, ausgerüſtet, ob es ſich gleich nicht herausſtellt, daß eins von beiden Schiffen für den in dem Beſchluß beſtimmten Dienſt auslief. Das Comité ward am 30. deſſelben Monats um ſieben ver-

mehrt und 2 Schiffe von 36 und 40 Kanonen ſollten angeſchafft werden. Der Alfred und Columbus wurden deßhalb angekauft, obgleich keins von beiden von dem oben erwähnten Range war. Das erſte dieſer Schiffe ſoll auf ſeinem Hauptverdeck eine Batterie von 20 Neunpfündnern geführt haben, während die Bewaffnung ſeiner Schanze und ſeines Vorcaſtells im Verlaufe des Dienſtes von 10 zu 2 Kanonen wechſelte. Am Ende ſeiner Dienſtleiſtungen führte es auf dem oberen Verdeck keine Kanonen mehr. Noch weniger iſt vom Columbus bekannt geworden; doch ſoll er auf ſeinem erſten Verdeck eine Batterie von 18 Neunpfündnern geführt haben. Beide Schiffe waren ſchwerfällig und rank*) und wieſen ſich beide als ſchlechte Segler aus.

Am 13. December deſſelben Jahres verordnete der Congreß die Erbauung von 13 Kriegsſchiffen und den andern Tag wurde das Marinecomité vermehrt, ſo daß jede Colonie nur durch ein Mitglied vertreten war; doch waren alle bisher erwähnten Verhandlungen des Congreſſes mehr auf eine Abſtellung von Beſchwerden, als auf Unabhängigkeit gerichtet geweſen. Ein hier eingeſchalteter kurzer Umriß der wechſelnden Verwaltungsarten in dieſem Zweige wird viel zum Verſtändniß der complicirten Marinegeſchäfte beitragen. Dem zuletzt erwähnten Comité waren ſehr ausgedehnte Vollmachten ertheilt

*) Wenn ein Schiff ſich bei einem Seitenwinde ſehr leicht auf die Seite neigt und dadurch in Gefahr iſt zu kentern.

worden, aber im November 1776 ward eine „Continentalbehörde,“ aus drei competenten Geſchäftsführern beſtehend, dem Comité noch untergeordnet und bald nachher wurde dieſe „Marinebehörde“ in zwei Abtheilungen geſchieden; die eine „öffentliche Behörde“ und die andere „Behörde des mittleren Diſtrikts“ genannt. Ein großer Theil der Executivgewalt des „Marinecomités“ ward von dieſen zwei „Behörden“ ausgeübt. Im October 1779 ward dieſe Verwaltung in eine „Admiralitätsbehörde“ umgewandelt, die aus zwei Congreßmitgliedern und drei Commiſſären beſtand, welche nicht im Congreß ſaßen. Drei anweſende Mitglieder dieſer Behörde waren competent Geſetzbeſchlüſſe abzufaſſen. Im Januar 1781 wurde durch eine Specialcommiſſion James Reed zum Leiter der Angelegenheiten „bei der Marinebehörde des Mittel-Departements“ ernannt, und Alexander M'Dougall, Generalmajor in der Armee, welcher in ſeiner Jugend Matroſe geweſen war, im Februar deſſelben Jahres zum Secretär der Marine. Im Auguſt deſſelben Jahres wurde das ganze Syſtem durch die Ernennung eines „Marineagenten“ verändert, welcher die vollſtändige Controlle über den Dienſt hatte, und nur den Beſchlüſſen des Congreſſes untergeben war, wodurch alle früher durch das Geſetz ernannten Comités, Behörden und Agenten, aufgehoben wurden. Hiermit endigte in dieſem Zweige der Verwaltung die Geſetzgebung des Congreſſes, ob wir gleich ſpäter noch bemer-

ken werden, daß die Geſchäfte eines „Marineagenten“ hauptſächlich von dem „Superintendenten der Finanzen,“ dem berühmten Robert Marris, verwaltet wurden, welcher während des ganzen Krieges, mehr als irgend ein anderer Civilbeamter des Landes, die Controlle über die Marineangelegenheiten geführt zu haben ſcheint.

Doch wir müſſen uns hier an die Zeitfolge halten.

Am 22. December 1775 erließ der Congreß folgende zwei Reſolutionen: 1) Daß die nachfolgenden Seeoffiziere ernannt worden ſind:

Ezechiel Hopkins, Esq. zum Oberbefehlshaber.

Zu Capitaine: Dudley Saltonstall, auf dem Alfred; Abraham Whipple, auf dem Columbus; Nicolas Biddle, auf dem Andrea Doria; John B. Hopkins, auf dem Cabot.

Zu erſten Lieutenants: John Paul Jones, Rhodes Arnold, Stansbury, Hoyſted Hacker, Jonathan Pitcher.

Zu zweiten Lieutenants: Benjamin Seabury, Joſeph Olney, Elisha Warner, Thomas Weaver, M'Dougall.

Zu dritten Lieutenants: John Fanning, Ezechiel Burroughs, Daniel Vaughan.

2) Daß dem Oberbefehlshaber der Flotte ein monatlicher Sold von 125 Dollars ausgezahlt werden ſolle.

Aus dieſen Beſchlüſſen geht hervor, daß Mr. Hopkins nicht zum Capitain ſondern zum Oberbefehlshaber ernannt worden war; dieſer Rang ſollte in der Marine dem in der Armee entſprechen, welchen Washington bekleidete. Mr. Hopkins ſcheint den officiellen Titel Commodore

unter den Seemännern geführt zu haben, ob er gleich häufig in den Zeitungen jener Periode Admiral genannt wird. Die Capitaine wurden ausdrücklich zu den verſchiedenen Schiffen ernannt, und das Geſetz lautete dahin, die Lieutenants ſollten den verſchiedenen Schiffen in der Ordnung, in welcher beide aufgeführt waren, zugetheilt ſein.

Es ſcheint, daß zufolge jenes Beſchluſſes oder Geſetzes, zwei Briggs der Andreas Doria und der Cabot, höchſt wahrſcheinlich von dem Marinecomité kurz vor ihrer Abfahrt angekauft worden ſind. Ueber die genaue Bewaffnung des letzteren Schiffes findet ſich kein authentiſcher Bericht vor, aber man glaubt, daß er 16 Sechspfündner führte. Aus einem Brief des Paul Jones geht hervor, daß die Bewaffnung aus 14 Vierpfündner beſtand und daß der Capot etwa von derſelben Größe geweſen iſt.

Die Ausrüſtung aller genannten Schiffe und zwei oder dreier anderen von geringerer Größe ging im Herbſt 1775 vor ſich; die Offiziere waren am Schluſſe des Jahres ernannt worden und die erſte Flagge, welche je von einem regelmäßigen amerikaniſchen Kriegsſchiffe aufgezogen wurde, hißte Paul Jones in Delaware an Bord des Alfred Ende Decembers auf. Dieſes Ereigniß kann nicht vor der Ernennung des Oberbefehlshabers vorgefallen ſein, da uns ausdrücklich erzählt wird, daß die Flagge aufgezogen wurde, als dieſer Offizier zum erſten Mal am Bord ſeines Schiffes erſchien. Es iſt nicht genau bekannt, was die Flagge vorſtellte; aber man glaubt,

daß die Deviſe einen Fichtenbaum darſtellte, um deſſen Wurzel ſich eine zum Kampf bereite Klapperſchlange wand, mit dem Motto: „Tritt nicht auf mich!“ Gewiß iſt, daß eine ſolche Flagge am Anfang der Revolution an Bord einiger Kriegsſchiffe gebraucht wurde, ob dieſe Flagge indeſſen auf dem Alfred aufgehißt war, iſt nicht zu ermitteln. Die meiſten Caperſchiffe dieſer Periode führten entweder das Wappen derjenigen Colonieen, von der ſie ausſegelten und auf deren Erlaubniß ſie kreuzten, oder ſie zeigten auch ihre eigenen Deviſen, je nach der Angabe ihrer verſchiedenen Capitaine und Eigenthümer. Erſt 1777 nahm der Congreß förmlich die jetzigen Nationalfarben an.

Die erſten regelmäßigen Kreuzer, welche unter der neuen Regierung ausliefen, waren der Hornet von 10 Kanonen und die Waſp von 8, eine Schaluppe und ein Schooner, welche von dem Marinecomité in Baltimore ausgerüſtet worden waren, und im November abſegelten, um ſich mit dem unter dem Commodore Hopkins im Delaware ſtationirten Geſchwader zu vereinigen. Dieſe Fahrt kann indeſſen kein eigentlicher Kreuzzug genannt werden. Bei dem erſten Kreuzzug müſſen wir uns auf den Lexington, eine kleine Brigg von 14 Kanonen, beziehen, deſſen Befehl dem John Barry, einem Schiffsherrn von Philadelphia, von eben ſo vielem Anſehen als Geſchicklichkeit, anvertraut worden war. Nach anderen Berichten lief das Geſchwader unter dem Befehle

des Commodore Hopkins vor dem Lexington aus; aber wir ſind geneigt dies für einen Irrthum zu halten, nicht allein weil das Auslaufen des Lexington auf der glaubwürdigſten Autorität zu beruhen ſcheint, ſondern auch weil es glaubwürdiger iſt, daß von Schiffen, welche auf demſelben Platz und beinahe um dieſelbe Zeit ausgerüſtet wurden, ein einzelner Kreuzer vor einem Geſchwader auslaufen konnte. Der Lexington war früher als der Alfred angekauft und folglich ſchneller ausgerüſtet worden. Dieſe Ehre iſt lange für den Capitain Barry in Anſpruch genommen worden und wir glauben, nach der genauen Prüfung der Facten, welche uns unſere Mittel erlaubten, daß ihm dieſe Ehre zukommt. Der Lexington muß die Vorgebirge des Delaware ſpät im Januar, oder frühe im Februar 1776, mit dem Auftrag ſüdwärts zu kreuzen, verlaſſen haben.

Die Anſichten des Congreſſes hatten ſich in der Zwiſchenzeit des Befehls zur Ausrüſtung der Schiffe und ihrer wirklichen Ausrüſtung geändert. Commodore Hopkins ward dem zufolge beauftragt ſüdwärts in der Abſicht zu ſegeln, gegen die Seemacht zu operiren, welche damals unter Lord Dumore die Küſte von Virginien verwüſtete. Das Geſchwader war frühe im Februar in die Bai eingelaufen und unter dem Cape Henlopen, als dem beſtimmten Platz, zuſammen gekommen. Es beſtand aus dem Alfred von 24 Kanonen, dem Columbus von 20, dem Doria von 14, dem Cabot von 14, der Providence

von 12, dem Hornet von 10, der Waſp von 8 und der Fly, einem Depeſchen-Schiffe. Mit dieſer Macht lief Commodore Hopkins am 17. Februar aus. In der Nacht des 19., als das Geſchwader mit einem friſchen Winde ſüdwärts ſteuerte, trennten ſich der Hornet und die Fly und vereinigten ſich während des Kreuzzuges nicht mehr mit ihm. Sie begegnete bis Abaco auf den Bahamen keinem Schiffe von Bedeutung, wo indeſſen zufolge des Befehls das Geſchwader ſich ſammeln ſollte. Hier beſchloß Commodore Hopkins auf Neu-Providence einen Angriff zu machen, wo beträchtliche militäriſche Vorräthe aufgehäuft ſein ſollten. Für dieſen Zweck wurde ein Corps von 300 Marineſoldaten und Landtruppen unter dem Befehle des Capitains Nichols, dem älteſten Marineoffizier im Dienſte, und 2 Schaluppen, abgeſandt in der Hoffnung, dieſen Platz zu überrumpeln. Als ſich aber das Geſchwader der Stadt näherte, wurde daſelbſt Alarm geſchlagen; aber die Schaluppen wurden dennoch abgeſandt, nebſt der Providence von 12 Kanonen und der Waſp von 8, um die Landung zu decken. Sie ward auch trefflich ausgeführt und Capitain Nichols kam im Verlaufe des Nachmittags und des folgenden Morgens nach einem ſehr ſchwachen Widerſtande in den völlſtändigen Beſitz der Forts und in die Gewalt des Platzes. Unglücklicher Weiſe hatte der Gouverneur Nachricht von den Beweggründen des Ueberfalls erhalten und Mittel gefunden, einen beträchtlichen Vorrath an Pulver wäh-

rend der Nacht wegzuſchaffen. Nahe an hundert Kanonen indeſſen und eine beträchtliche Menge anderer Vorräthe fielen in die Hände der Amerikaner. Bei dieſer erſten Gelegenheit, welche ſich der regelmäßigen amerikaniſchen Marine darbot, ſcheinen ſich die Marineſoldaten und der Capitain Nichols mit einem Geiſt und einer Feſtigkeit, welche dieſes Corps von jener Stunde bis auf den gegenwärtigen Augenblick ausgezeichnet, benommen zu haben.

Commodore Hopkins, nachdem er wenige Tage im Beſitz von Neu-Providence geblieben, ſegelte am 17. März ab, nahm den Gouverneur und einen oder zwei andere Männer von Bedeutung mit ſich und richtete ſeinen Lauf nordwärts. Einige kleinere Schiffe ſcheinen ſich von ihm getrennt zu haben, als er die Küſte entlang ſegelte; aber mit dem größten Theil ſeiner Macht kam er frühe im April auf dem Oſtende von Long-Island an. Am 4. nahm er ein Avisboot von 6 Kanonen, welches von einem Sohn des Commodore Wallace befehligt wurde, weg, und am 5. ſtieß er auf die engliſche Bombardierbrigg Bolton von 6 Kanonen unter dem Lieutenant Shead, und nahm auch ſie.

Gegen 1 Uhr am Morgen des 16. Aprils entdeckte das Geſchwader, welches ein wenig zerſtreut war, ein großes gegen den Alfred zuſteuerndes Schiff. Der Wind blies leicht und die See war ganz glatt, und gegen 2 Uhr, nachdem das fremde Schiff umfahren war, näherte ſich

ihm der Cabot und redete es mit dem Sprachrohr an (preite es). Bald darauf feuerte das letztere eine volle Ladung. Das erſte Feuer dieſes kleinen Schiffes ſchien gut gerichtet geweſen zu ſein. Aber ſein Geſchütz war doch zu leicht, um ſich mit einem Feinde, wie es einen angegriffen hatte, in Kampf einzulaſſen. In einigen Minuten war das Schiff genöthigt, um aus den Kanonen des Feindes zu kommen, ſich zu wenden, nachdem ſein Capitain gefährlich verwundet, der Steuermann getödtet und viele ſeiner Mannſchaft beſchädigt worden waren.

Der Alfred nahm nun die Stelle des Cabot ein, welcher an der Seite des Feindes trefflich hinabfuhr und ſeine Ladung abfeuerte. Bald nachher gerieth die Providence unter den Hintertheil des engliſchen Schiffes und der Andreas Doria konnte nahe genug kommen, um einige Dienſte zu leiſten; der Columbus aber ward aus Mangel an Wind in einiger Entfernung gehalten. Nach einer lebhaften Canonade von beinahe einer Stunde, wurde das Block und Steuertau weggeſchoſſen, und das Schiff lief auf den Wind, wodurch es dem Feind möglich gemacht wurde, es der Länge nach zu beſchießen. Der engliſche Befehlshaber, damit befriedigt, daß ein Sieg unmöglich war, benutzte dieſen Zufall, zog ſein Steuerruder ein, und brachte alle amerikaniſche Schiffe hinter ſich. Da ſein Schiff beſſer als irgend eins im Geſchwader ſegelte, von denen die meiſten in Folge der Kanonen und Vorräthe, welche ſie an Bord genommen hatten,

ſchwerfällig ſich fortbewegten, ſo gewann er langſam, aber zuſehens, den Vortheil über ſeine Verfolger, obgleich eine hitzige Canonade von beiden Seiten bis zur Dämmerung offen gehalten worden war. Die Schiffe waren gegen 6 Uhr ſo weit oſtwärts geſegelt, daß der Commodore Hopkins zu fürchten begann, das Feuer möchte das Geſchwader von Newport gegen ihn herauslocken, und da er wenig Hoffnung hatte, den Verfolgten zu überholen, ſo gab er ſeinen Schiffen das Signal mit Preßwind zurück zu ſegeln. Das Geſchwader lief nun, nachdem es das Avisboot, welches das entronnene Schiff begleitet, weggenommen hatte, in ſeinen Beſtimmungsort, den Hafen von Neu-London, ein. Das Schiff, welches die amerikaniſchen Schiffe bei dieſer Gelegenheit angegriffen hatte, war der Glasgow von 20 Kanonen unter Capitain Tyringham Howe mit ohngefähr 150 Seelen an Bord. Wahrſcheinlich war der Glasgow in Allem, nur die Mannſchaft ausgenommen, jedem andern Schiff des amerikaniſchen Geſchwaders überlegen, aber ſein enges Zuſammentreffen und ſein zufälliges Entrinnen aus der Mitte ſo vieler Schiffe, verſchaffte ſeinem Befehlshaber große Achtung. Das Schiff war indeſſen bedeutend beſchädigt worden und zählte vier Getödtete und Verwundete, dagegen hatten der Alfred und der Cabot ebenfalls materiell ſehr gelitten, der erſtere beſonders durch die Schüſſe, welche er der Länge nach erhalten hatte, und der letztere, weil er einem ihm weit überlegenen Schiffe, ſo lange

mit ſeiner einen Seite gegen über gelegen hatte. Der Alfred und Cabot hatten 23 Todte und Verwundete an Bord und auf dem Columbus hatte Ein Mann während der Verfolgung den Arm verloren.

Die Nachricht von dem Reſultat des erſten Verſuchs der amerikaniſchen Marine rief im Lande viel Triumphgeſchrei hervor. Das Ereigniß wurde als eine Art von Sieg dargeſtellt, in welchem drei leichte Kriegsſchiffe erobert und eins zur Flucht gezwungen worden ſei. Kurze Zeit indeſſen reichte hin, dieſen Irrthum zu berichtigen, und die öffentliche Meinung ging nun wahrſcheinlich ebenſo ſchnell zum andern Extreme über, wie es von ſpäteren Geſchichtſchreibern ſtets dargeſtellt worden zu ſein ſcheint. Der Commodore Hopkins hatte den großen Fehler ſich zu Schulden kommen zu laſſen, einem ſo kleinen Schiffe, wie der Cabot, zu erlauben, einem andern Schiffe von der Stärke des Glasgow ſo nahe ſeiner vollen Länge nach ſich gegen über zu legen, da doch der erſte Angriff von dem Alfred hätte gemacht werden ſollen. Hätte der Cabot zwei oder drei ſo wirkſame volle Ladungen von einer günſtigen Stellung aus abgefeuert, wie er im Anfang that, während der Glasgow von einem ſtärkeren Schiffe angegriffen worden, ſo iſt es höchſt wahrſcheinlich, daß das feindliche Schiff weggenommen worden wäre. Commodore Hopkins verrieth keinen Mangel an Tüchtigkeit, aber ſeine Mannſchaft und ſein Schiff ſtanden weit unter der regelmäßigen und lange

geſchulten Mannſchaft eines Kreuzers und unter einem eigentlichen Kriegsſchiffe. Der leichte Wind und die Dunkelheit der Nacht trugen viel zu dem Mißgeſchicke bei, da, als das Schiff auf den Wind lief, es Zeit nöthig hatte, wieder unter die Führung des Steuerruders zu kommen. Der Grund, die Verfolgung aufzugeben, wies ſich als genügend aus, da es jetzt bekannt iſt, daß das engliſche Geſchwader, ſobald der Glasgow ſich zeigte, aus Newport auslief, und es waltet kein Zweifel ob, Commodore Hopkins würde, hätte er ſeine Jagd noch weiter fortgeſetzt, alle ſeine ſchwerſegeinden Schiffe verloren haben. Dazu kommt noch, daß die Pocken, damals eine ſehr verderbliche Krankheit, auf den Schiffen, während ſie zu New-Providence ſich befanden, ausgebrochen und wahrſcheinlich einen nachtheiligen Einfluß auf ihre Wirkſamkeit ausgeübt hatten. Es iſt bekannt, daß beſonders der Doria durch die große Anzahl ſeiner Pockenkranken an Bord beinahe ganz unthätig war. Indeſſen war dies kaum die öffentliche Meinung im Lande; denn die Nationen ſind ſelten gerecht, wenn ſie glauben, eine eingebildete oder wirkliche Beſchimpfung erlitten zu haben. Es iſt wahr, Commodore Hopkins führte noch einige Zeit den Oberbefehl und ſegelte einige Wochen nach ſeiner Ankunft mit dem Geſchwader nach Rhode-Island, aber er machte keinen andern Kreuzzug im Dienſt der Marine mehr. Am 16. October erließ der Congreß eine Cenſurvote, daß er nicht den Auftrag, für welchen er ſüdwärts

abgeſandt worden, vollzogen habe, und am 2. Januar 1777 wurde er durch ein Votum deſſelben Körpers ſeines Dienſtes förmlich entlaſſen. Späterhin ward kein Oberbefehlshaber mehr ernannt, obgleich eine ſolche Maßregel am 24. Auguſt 1781 der Nationallegislatur von einem ſeiner eigenen Comités anempfohlen worden war.

Der Lexington unter Capitain Barry, eine kleine Brigg mit einer Bewaffnung von 16 Vierpfündnern — dies Ereigniß dient als Gegenſtück zu dem Entrinnen des Glasgow — ſtieß am 17. April an den Vorgebirgen von Virginien auf den Edward, einem bewaffneten Avisſchiffe des Liverpool, und nahm ihn nach einem ſehr nahen und hitzigen Gefechte von beinahe einer Stunde weg. Der Lexington zählte 4 Todte und Verwundete, während der Edward beinahe in Stücke zerſchoſſen war und einen bedeutend größern Verluſt an Mannſchaft erlitten hatte.

Es mag zum beſſern Verſtändniß der Geſchichte dieſer kleinen Brigg beitragen, wenn wir hier gleich bemerken, daß ſie im folgenden October unter dem Befehl des Capitain Hallock nach Weſtindien ſegelte und auf ihrer Rückfahrt, beinahe auf derſelben Stelle, wo ſie das Avisſchiff des Liverpool genommen hatte, durch die Fregatte Pearl gekapert wurde. Es blies gerade ein friſcher Wind, und der Befehlshaber der Pearl befahl deßhalb, nachdem er einige Offiziere von ſeiner Priſe hinweggenommen und eine kleine Mannſchaft an Bord der-

ſelben verſetzt hatte, daß die Brigg ſeinem Schiffe folgen ſollte. Allein die Amerikaner erhoben ſich während der Nacht, überwältigten die Mannſchaft auf der Priſe und brachten die Brigg nach Baltimore. Der Lexington ward augenblicklich wieder unter die Befehle des Capitain Johnſton geſtellt, und ſegelte im März des folgenden Jahres nach Europa, wo wir bald Gelegenheit haben werden, ſeine Bewegungen weiter zu verfolgen.

Fünftes Kapitel.

Mangel an Mannſchaft auf dem amerikaniſchen Geſchwader. — Kriegsgericht über Capitain Whipple und Capitain Hogard. — Paul Jones auf der Providence. — Erklärung der Unabhängigkeit und Organiſation der Flotte. — Regulirung der Rangverhältniſſe unter den Offizieren. — Schiffe im Dienſt und auf den Werften. — Glücklicher Caperzug der Andrea Doria. — Wegnahme zweier engliſchen Transporte. — Wegnahme des bewaffneten Schiffes Melliſh. — Verfolgung des Alfred. — Kampf zwiſchen dem Shark und dem Repriſal. — Erſcheinung des letzteren Schiffs in den europäiſchen Meeren. — Seine Priſen. — Amerikaniſche Kreuzer an der Küſte von Irland. — Maßregeln des franzöſiſchen Gouvernements. — Wegnahme des Lexington durch den engliſchen Kutter Alert. — Schiffbruch des Repriſal. — Capitain Conyngham auf der Surpriſe. — Wegnahme dieſes Schiffs. — Fernere Schickſale des Capitain Conyngham auf der Revenche. — Einfluß ſeiner Expeditionen auf die britiſchen Kaufleute. — Erbauung der großen Fregatte: der Indier.

Das amerikaniſche Geſchwader war in Newport angekommen. Es mußte aber wegen Mangel an Mannſchaft noch eine Zeitlang unthätig bleiben; denn die meiſten

Seeleute hatten ſich nur des Kreuzens wegen anwerben laſſen. Als daher der Congreß die Caperjagd auf alle britiſche Schiffe freigegeben hatte, ward der Zug an Bord der Privatkreuzer ſo ſtark, daß keine Truppen zu bekommen waren. Sonderbar iſt es, daß das plötzliche Aufhören der Schifffahrt und die Schwierigkeiten, welche jetzt bei der Autoriſation zur Caperei gemacht wurden, einen großen Theil der Seeleute wieder in die Armee einzutreten bewog. Unter dieſen Umſtänden war natürlich der Dienſt nicht ſehr beliebt, beſonders nach dem Treffen mit dem Glasgow; denn bei ſo kleinlichen Vorfällen haben die Meinungen der gemeinen Leute gewöhnlich bedeutenden Einfluß.

Wir haben ſchon berichtet, daß die Schiffe nach Providence, Rhode-Island, geführt wurden; zu welchem Zwecke Soldaten von der Armee geliehen werden mußten. In Providence wurde ein Kriegsgericht verſammelt, die gewöhnliche Folge des Mißgeſchicks im Kriege, das Urtheil über die Delinquenten zu fällen. Capitain Whipple, Commandeur des Columbus, war angeklagt, weil er dem Alfred im Gefecht mit dem Glasgow nicht zu Hülfe gekommen war. Er wurde freigeſprochen. Hazard, Commandeur der Providence, wurde caſſirt, welches Verbrechens wegen iſt nicht bekannt geworden.

Den Tag nach der Abdankung ſeines früheren Commandeurs, am 10. Mai 1776, ward Paul Jones vom Commodore Hopkins zum Nachfolger auf der Providence

ernannt und beordert, die geliehenen Soldaten nach New-York zu führen, dort ein regelmäßiges Heer anzuwerben und auf ſeinen Poſten zurückzukehren. Nachdem dieſer Auftrag glücklich ausgeführt worden, wurde das Schiff an's Land gezogen, geſäubert, ausgebeſſert, bewaffnet und als Kreuzer bemannt. Am 13. Juni ſegelte Capitain Jones von Newport ab, ein Convoi, mit Munition beladen, begleitend; bei der Menge von feindlichen Kreuzern ein ſehr gefahrvoller Dienſt. Nachher deckte er die Fahrt einer Brigg von St. Domingo nach New-York, die ebenfalls Munition geladen hatte, und ſpäter für den Dienſt angekauft wurde. Hierauf ward die Providence zum Kreuzen zwiſchen Boſton und dem Delaware verwendet, und wagte ſich im Süden ſogar bis Bermuda vor. In dieſem letztern Dienſte, es war am 1. September, gewahrte die kleine Schaluppe fünf Segel, von denen eins für einen großen Kauffahrteifahrer gehalten wurde, ſich aber bei näherem Herankommen als eine leichte engliſche Fregatte auswies und als ein tüchtiger Segler. Nach einer vierſtündigen Verfolgung hatte ſich der Feind der Providence bis auf Musketenſchußweite an der Leeſeite genähert. Jetzt zeigte letztere ihre Farben und erwiederte mit ihren leichten Vierpfündnern das Feuer, welches der Feind ſchon bei Beginn der Verfolgung eröffnet hatte. Gefangennehmung oder irgend eine kühne Liſt mußte bald ſein Loos entſcheiden, das ſah Capitain Jones ein. Die Providence ging auf den Feind

los, bis ſie den Lee-Bug derſelben erreicht hatte, und dann plötzlich, alle Segel beiſetzend, vor dem Winde davon. Dies unerwartete Manöver brachte die zwei Schiffe in Piſtolenſchußnähe, aber ehe das engliſche Schiff von der Ueberraſchung ſich erholen und die leichten Segel aufziehen konnte, war die Schaluppe ſchon faſt außer dem Bereich der Kartätſchen. Sie ſegelte am beſten vor dem Winde und in weniger als einer Stunde befand ſie ſich ganz außer Schußweite und entkam glücklich. Man hat dieſen Vorfall als ein mehrſtündiges Gefecht mit dem Solebay von 28 Kanonen darſtellen wollen; es war aber wohl nicht mehr, denn ein geſchickter Kunſtgriff, wobei Capitain Jones viel Geiſtesgegenwart und Geſchicklichkeit entwickelte. Nicht ein einziger Schuß traf die Providence, obgleich der Solebay wenigſtens hundertmal gefeuert hatte.

Capitain Jones wandte ſich nun oſtwärts, wo er verſchiedene Priſen machte. Hier wurde er von Millford mit 32 Kanonen verfolgt. Er ſah, daß er ihm leicht entfliehen könne, hielt ſich aber mehrere Stunden lang gerade nur außer Schußweite, und der Feind, der die Entfernung nicht genau gemeſſen hatte, feuerte die ganze Zeit umſonſt. Auch dieſer Vorfall ward übertrieben und zu einem Gefecht gemacht.

Zuletzt ging die Providence die Küſte entlang nach Canſeau, wo ſie, nicht weniger als zwölf Segel nehmend, den Fiſchern des Feindes großen Schaden zufügte. Nach-

dem er im Ganzen ſechzehn Priſen gemacht, einige von bedeutendem Werthe, kehrte Capitain Jones nach Newport zurück.

Schon vor der Rückkehr der Providence war die Unabhängigkeit erklärt, und eine regelmäßigere Organiſation der Flotte vom Congreß beſchloſſen worden. Den 3. October kam der Befehl, noch eine Fregatte und zwei Kutter zu bauen, und den 9. November ging ein Geſetz durch, welches die Erlaubniß zum Bau von drei 74r, noch fünf Fregatten, einer Corvette und eines Paketboots ertheilte. Im Januar des folgenden Jahres wurde noch eine Fregatte und noch eine Corvette zu bauen verordnet. Außerdem wurden im Laufe der Jahre 1776 und 1777 acht von den Priſen in Dienſt genommen, und, da der Krieg fortdauerte, noch verſchiedene kleine Schiffe gebaut oder angekauft.

Der wichtigſte Schritt, welchen der Congreß damals that, war das Geſetz zur Feſtſtellung der Rangverhältniſſe unter den Offizieren, die bis dahin ſehr ungewiß und zu vielen Streitigkeiten Anlaß geweſen waren. Durch einen Beſchluß vom 17. April 1776 hatte der Congreß feſtgeſetzt, daß der Rang ſich nicht nach der Zeit der urſprünglichen Beſtimmungen richten ſolle, ſondern ſich vielmehr die Macht vorbehalten, aus der Zahl der Befähigten die Commandeure ſelbſt zu ernennen. Jetzt aber hatte ſich die Nation unabhängig erklärt vom König von Großbritannien; ein langer und blutiger Krieg war

zu erwarten, ehe die Unabhängigkeit anerkannt ſein würde. Es war alſo Zeit, die verwirrten Elemente in den Dienſtverhältniſſen zu ordnen, und durch Ausübung der ſouveränen Macht die Streitigkeiten und Anſprüche der Einzelnen zum Schweigen zu bringen. Dem gemäß ward am 10. October 1776 ein Beſchluß gefaßt, wonach die Flottencapitaine in folgender Ordnung rangirt wurden:

1) James Nicholſon. 2) John Manly. 3) Hector M'Niel. 4) Dudley Saltonstall. 5) Nicholas Biddle. 6) Thomas Thompſon. 7) John Barry. 8) Thomas Read. 9) Thomas Grennall. 10) Charles Alexander. 11) Lambert Wickes. 12) Abraham Whipple. 13) John B. Hopkins. 14) John Hodge. 15) William Hallock. 16) Hoyſted Hacker. 17) Iſaiah Robinſon. 18) John Paul Jones. 19) James Joſiah. 20) Eliſha Hinman. 21) Joſeph Olney. 22) James Robinſon. 23) John Young. 24) Eliſha Warner.

Das Marinecomité ward ermächtigt, den Rang der ſubalternen Offiziere zu beſtimmen. Damals war Commodore Hopkins Generalcommandeur. Er behielt dieſen Poſten noch bis Anfang Januar, wo Capitain Nicholſon, aber nur mit Capitainsrang, älteſter Offizier der Flotte wurde. Zur ſelben Zeit beſtand die Flotte aus folgenden Schiffen, die im Bau befindlichen mit einbegriffen; das Wort im Bau, welches den meiſten angehängt iſt, bezieht ſich ſo wohl auf die, welche eben von Stapel

gingen, als auf die, ſo noch auf den Bauplätzen lagen, übrigens waren einige davon zum Auslaufen fertig.

Verzeichniß der Schiffe in der Flotte der Vereinigten Staaten im October 1776:

Hancock,	32	Kanonen, im Bau zu Boſton.
Randolph,	32	„ „ „ „ Philadelphia.
Raleigh,	32	„ „ „ „ Portsmouth, N. H.
Waſhington,	32	„ „ „ „ Philadelphia.
Warren,	32	„ „ „ „ Rhode-Island.
Trumbull,	28	„ „ „ „ Connecticut.
Effingham,	28	„ „ „ „ Philadelphia.
Congreß,	28	„ „ „ „ Poughkeepſie, N. Y.
Virginia,	28	„ „ „ „ Maryland.
Providence,	28	„ „ „ „ Rhode-Island.
Boſton,	24	„ „ „ „ Boſton.
Delaware,	24	„ „ „ „ Philadelphia.
Montgomery,	24	„ „ „ „ Poughkeepſie.
Alfred,	24	„ im Dienſt.
Columbus,	20	„ „ „
Repriſal,	16	„ „ „
Cabot,	16	„ „ „
Hamden,	14	„ „ „
Lexington,	14	„ „ „
Andrea Doria,	14	„ „ „
Providence,	12	„ „ „
Sachem,	10	„ „ „
Independence,	10	„ „ „

Waſp,	8 Kanonen, im Dienſt.		
Musquito,	4	„	„ „
Fly,	—	„	„

Zu dieſen Schiffen, von denen viele niemals in See gingen, kommen noch einige kleine Kreuzer, von den amerikaniſchen Commiſſionären in Europa benutzt, deren Geſchichte wir an geeigneter Stelle geben werden, und das Schiff, welches von Commodore Hopkins' Geſchwader abging, auf dem Wege nach New-Providence. Dies Schiff, der Hornet, litt viel bevor es einlief und konnte darum ſpäter nur wenig gebraucht werden.

Nicht alle Schiffe des früher von Commodore Hopkins befehligten, nun aber aufgelöſ'ten Geſchwaders, blieben unthätig. Der Columbus von 20 Kanonen unternahm oſtwärts einen Kreuzzug unter Capitain Whipple und nahm einige Priſen weg. Der Andrea Doria von 14 Kanonen unter Capitain Biddle ſegelte in derſelben Richtung und fügte den Feinden mehr Schaden als die Providence zu. Dieſes Schiff, eine kleine Brigg, die 14 Vierpfündner führte, nahm zwei bewaffnete nnd ſtark bemannte Transportſchiffe weg und machte ſo viele Kauffahrteifahrerpriſen, daß ſie — der Bericht fußt auf glaubhaften Auctoritäten, — als ſie wieder in den Delaware zurückkehrte, nur noch fünf Leute von ihrer urſprünglichen Mannſchaft an Bord hatte; die übrigen waren auf die Priſen verſetzt und ihre Stellen durch Freiwillige aus der Zahl der Gefangenen ergänzt worden. Capitain Biddle

erwarb ſich durch dieſen Kreuzzug großen Ruf und ward nach ſeiner Rückkunft zum Befehlshaber des Randolph von 32 Kanonen, der kurz vorher vom Stapel gelaufen war, ernannt. Indeſſen wurde eins der Transportſchiffe von der Fregatte Cerberus wieder erobert.

Während ſo die Kreuzer der Vereinigten Staaten in der Wegnahme engliſcher Transportſchiffe auf dem hohen Meere thätig waren, ſtanden ihnen die Colonial-kreuzer und Caperſchiffe an Thätigkeit in der Küſten-caperei nicht nach. Am 17. März dieſes Jahres, war zwar Boſton von dem Feinde geräumt worden; allein Schiffe von England kamen bis zur Mitte des Sommers daſelbſt an, weil man jene Räumung in England nicht zeitig genug erfahren hatte, um ihr Einlaufen in den unrechten Hafen zu verhindern. Nicht weniger als 30 Segel fielen in Folge dieſes Irrthums in die Hände der Amerikaner. Da einer dieſer Vorfälle einigermaßen mit einem, bei dem Kreuzzug des Doria, erzählten Ereigniſſe in Verbindung ſteht, ſo iſt wohl hier der geeignete Ort ausführlicher darüber zu berichten.

Die der Colonie Connecticut zugehörige Brigg Defence von 14 Kanonen unter Capitain Harding, welche frühe am Morgen des 17. Juni den Hafen von Plymouth in Maſſachuſetts verlaſſen und ſich nur mit Mühe in die Bai gearbeitet hatte, vernahm von Norden her eine bald ſtärker bald ſchwächer werdende Canonade. Die Defence ſteuerte mit vollen Segeln nach der Richtung des Feuers

hin und ſtieß zur Zeit der Dämmerung auf vier leichte amerikaniſche Schooner, welche mit zwei engliſchen, für ſie aber zu ſchwerfälligen Transportſchiffen ein Rückzugsgefecht beſtanden hatten. Dieſe Transportſchiffe, welche die Schooner überſegelten, waren in die Nantasket-Roads eingelaufen und hatten daſelbſt Anker geworfen. Einer dieſer Schooner war der Lee von 8 Kanonen unter Capitain Waters, im Dienſte von Maſſachuſetts, eben derſelbe kleine Kreuzer, welcher den Kampf zur See unter Capitain Manly ſo erfolgreich eingeleitet hatte. Die drei andern waren Caperſchiffe.

Capitain Harding, nachdem er ſich mit den Befehlshabern der Schooner benommen, lief ebenfalls in die Roads ein und warf gegen 11 Uhr Nachts zwiſchen den Transportſchiffen auf Piſtolenſchußweite Anker. Die Schooner folgten zwar, kamen aber nicht nahe genug, um Dienſte leiſten zu können. Nachdem man mehrere Grüße gewechſelt, befahl Capitain Harding dem Feinde ſeine Segel zu ſtreichen. Eine Stimme von dem größten engliſchen Schiffe aber antwortete: „Ja, ja, ich will euch ſtreichen“ und eine volle Ladung wurde unmittelbar darnach auf die Defence abgefeuert. Es erfolgte ein hitziges Gefecht, das länger als eine Stunde dauerte, worin die engliſchen Fahrzeuge am Ende auf den Grund ſtießen. Dieſe Transportſchiffe führten nahe an 200 Soldaten von denſelbem Corps an Bord, welches kurz nachher von dem Doria gefangen genommen wurde. Am

Bord des größten Schiffes befand ſich auch Obriſtlieutenant Campbell der Befehlshaber des Regimentes.

Die Defence war in dieſem nahen und ſcharfen Gefechte ziemlich hart mitgenommen worden und zählte 9 Verwundete. Die Transportfahrzeuge hatten 18 Todte und eine ziemliche Anzahl Verwundeter, unter den erſtern auch den Major Menzies, ebendenſelben Offizier, welcher auf die obenerwähnte Aufforderung geantwortet hatte.

Den nächſten Morgen bemerkte die Defence, welche die Schooner mit ſich führte, ein Segel in der Bai und machte darauf Jagd. Das unbekannte Schiff wies ſich als ein anderes Transportfahrzeug aus, welches mehr als 100 Soldaten deſſelben Regiments an Bord hatte. So fielen ohngefähr 500 Mann von dem beſten Corps der britiſchen Armee vermittelſt dieſer leichten Kreuzer in die Hände der Amerikaner. Man muß wohl erwägen, daß gerade in der damaligen Periode des Kampfes jede Wegnahme von Schiffen für die Sache der Amerikaner von doppelter Bedeutung war, da ſie nicht allein den Feind ſchwächte, ſondern auch dadurch, daß den Coloniſten das Mittel der Wiedervergeltung und der Auswechſelung der Gefangenen in die Hände gegeben, und die Engländer in ihrer Abſicht beſchränkt wurden, die amerikaniſchen Gefangenen als Rebellen zu behandeln. Washington zwang gerade die Engländer durch ſeine Behandlung des Obriſten Campbell auch den Amerikanern,

welche in ihre Hände gefallen waren, eine beſſere Behandlung angedeihen zu laſſen.

Doch wir kehren wieder zu den Schiffen zurück, welche wir zu Rhode-Island gelaſſen haben. Als Capitain Jones auf der Providence von ſeinem letzten Kreuzzug zurückgekehrt war, beſchloß man ein kleines Geſchwader unter ſeinen Befehlen für den doppelten Zweck an die Küſte von Nova-Scotia abzuſenden, theils um den britiſchen Handel zu beeinträchtigen, theils aber auch, um ohngefähr 100 Amerikaner zu befreien, welche in den Kohlengruben jener Gegenden gefangen gehalten ſein ſollten. Für dieſen Zweck wurden der Alfred von 24 Kanonen, der Hamden von 14 und die Providence von 12 unter die Befehle des Capitain Jones geſtellt. Da man aber nicht Leute genug hatte, alle drei zu bemannen, ſo wählte ſich dieſer Offizier die zwei erſten Schiffe aus. Der Hamden gerieth bei dem Auslaufen aus dem Hafen auf eine Felſenlage und mußte zurückgelaſſen werden; ſeine Mannſchaft wurde auf die Providence verſetzt und im November lief Capitain Jones mit dieſen, allerdings etwas ſchwach bemannten Schiffen in die See. Der Alfred nahm im Verlauf einiger Tage eins oder zwei kleine Schiffe weg, und bald darauf begegnete er dem bewaffneten Schiffe Melliſh, welches Kriegsvorräthe für die in Canada ſich verſammelnde und die Expedition des General Burgoyne bildende Armee an Bord hatte, und nahm es nach einem kurzen Gefechte weg. Außer vielen andern

Artikeln von geringerer Bedeutung, fand man auch 10,000 Uniformen, einer Compagnie Soldaten anvertraut, am Bord dieſes Schiffes. Man nahm damals allgemein an, daß der Melliſh das vorzüglichſte engliſche Schiff ſei, das bis dahin in die Hände der Amerikaner gefallen war. Capitain Jones hielt die Wegnahme dieſes Schiffes für ſo wichtig, daß er äußerte, es ſei ſein feſter Entſchluß, ſeine Priſe durchaus in ſeiner Gewalt zu behalten, und ſie lieber in den Grund zu bohren, als ſie wieder in die Hände des Feindes fallen zu laſſen. Sein Entſchluß erfuhr indeſſen durch die Verhältniſſe eine Aenderung.

Die Providence hatte ſich in der Nacht getrennt und der Alfred, der einen Caper von Liverpool genommen hatte, beeilte ſich, den Melliſh in den Hafen von Boſton einzubringen, als er an der Spitze der St. George's-bank die Fregatte Milford von 32 Kanonen erblickte, welche auf den Capitain Jones in dem vorigen Kreuzzug, während er die Providence commandirte, Jagd gemacht hatte. Der Alfred und der Caper ſegelten zwiſchen die Fregatte und die andern Priſen, um ſie zu decken, und dem letztern wurde die Inſtruction ertheilt, die ganze Nacht über, trotz aller Signale, auf derſelben Stelle zu laviren. Um Mitternacht fingen der Alfred und der Caper zu laviren an, und der letzte zeigte bis gegen Morgen ein Licht an ſeinem Maſte. Die Liſt gelang; der Milford war gegen Tagesanbruch auf die Jagd des Alfred ausge-

gangen, während der Melliſh und die übrigen Schiffe in einer ſüdlichen Richtung verſchwunden waren.

Der Milford war im Verlaufe der Nacht leewärts geſegelt und befand ſich nun an dem Leequarter des Alfred. Der letztere manövrirte einige Zeit, um die Stärke des unbekannten Schiffes auszukundſchaften; denn man wußte damals noch nicht, daß das Schiff wirklich eine Fregatte war. Im Verlauf des Tages aber ward der Alfred gezwungen, alle Segel aufzuſpannen; er entkam glücklich, aber der Caper fiel in die Hände der Feinde. Der Alfred, nachdem er ſo den Feind getäuſcht und alle ſeine Priſen, mit Ausnahme der oben erwähnten, gedeckt hatte, lief nun in den Hafen von Boſton ein, wo er die übrigen Schiffe fand und ſeine Gefangenen an's Land ſetzte. Indeſſen wurde das Schiff einem andern Befehlshaber übergeben, und Capitain Jones, der ſich ſchon mit der Hoffnung geſchmeichelt hatte, eine bedeutendere Macht unter ſeinen Befehlen zu ſehen, erhielt in der neuen Marine-Rangordnung einen ſo niedrigen Platz, daß er genöthigt war, ſich um ein einzelnes, viel ſchwächer bemanntes Schiff umzuſehen.

Während man ſo im Norden zur See in voller Thätigkeit begriffen, waren verſchiedene kleine Kreuzer nach Weſtindien abgeſandt worden, theils zur Deckung von Waffenvorräthen, theils um mit den verſchiedenen öffentlichen Agenten in jenen Gegenden die Verbindung

zu unterhalten. Wir erinnern uns, auf welche Weiſe der Lexington weggenommen und auf der Rückfahrt von ſeiner Station wieder erobert wurde, und wir haben nun hier eines kurzen Kreuzzugs der Repriſal unter Capitain Wickes in denſelben Gegenden Erwähnung zu thun. Dieſes Schiff ſegelte frühe im Sommer nach Martinique ab und machte auf ſeinem Wege verſchiedene Priſen. In der Nähe jenes Hafens näherte ſich ihr die engliſche Kriegsſchaluppe Shark von 16 Kanonen, unter Capitain Chapman, und begann einen lebhaften Angriff. Obgleich die Repriſal leichter und kleiner als das feindliche Schiff war, ſo vertheidigte ſich Capitain Wickes doch ſo tapfer, daß der Shark mit Verluſt zurückgetrieben wurde und die Repriſal ehrenvoll an der Inſel landete, von deren Ufer aus Hunderte das Gefecht mit angeſehen hatten. Da ſich dies früh in der Jahreszeit und vor der Unabhängigkeitserklärung ereignet hatte, ſo folgte der Shark der Repriſal, und der Capitain des erſteren ſtellte die Forderung an den Gouverneur, das amerikaniſche Schiff als einen Piraten auszuliefern. Dieſes wurde natürlich abgeſchlagen und Capitain Wickes kehrte kurz darauf nach Hauſe zurück. Wir folgen nun dieſem ausgezeichneten Offizier nach den europäiſchen Gewäſſern, um ſo viel wie möglich den Lauf der Geſchichte nicht zu unterbrechen, obgleich wir dadurch nothwendiger Weiſe der Zeitfolge vorgreifen; aber es dünkt uns, daß die möglichſt enge Zuſammenſtellung von intereſſanten Ereigniſ-

ſen einzelner Schiffe, wenn ſie nicht allzuſehr die Einheit der Erzählung beeinträchtigt, am meiſten vorzuziehen iſt.

Die Repriſal war das erſte amerikaniſche Kriegsſchiff, welches ſich in der andern Hemiſphäre zeigte. Sie ſegelte kurz nach der Unabhängigkeitserklärung von Hauſe ab und zeigte ſich im Herbſt 1776 mit mehreren Priſen, welche ſie gemacht, und mit Dr. Franklin, den ſie als Paſſagier an Bord hatte, in Frankreich. Einige Caperſchiffe waren vor ihr angekommen, und es erhoben ſich nun auch leichte Schwierigkeiten in Bezug auf einige ihrer Priſen, welche nach Spanien abgegangen waren. Aber man hält die eingebrachten Priſen für die erſten engliſchen Schiffe, welche ſeit dem Beginn der amerikaniſchen Revolution in Frankreich ankamen. Der engliſche Geſandte klagte dies zwar als einen Bruch des zwiſchen beiden Ländern abgeſchloſſenen Vertrags an; aber man fand doch Mittel, die Priſen ohne weiteres Aufſehen zu verkaufen. Die Repriſal, nachdem ſie wieder neu ausgerüſtet war, ſegelte bald darauf auf einen neuen Kreuzzug nach der Bai von Biscaya, und nahm daſelbſt verſchiedene Schiffe und darunter auch ein königliches Packetboot weg, welches den Dienſt zwiſchen Falmouth und Liſſabon that. Nach dem Kreuzzug ging Capitain Wickes mit ſeinen Priſen nach Nantes. Die Klagen der Engländer wurden lauter und den amerikaniſchen Commiſſionären wurde heimlich mehr Vorſicht anempfohlen. Die Priſen mußten Frankreich verlaſſen; indeſſen erhielt

die Repriſal, welche leck geworden war, die Erlaubniß, im Hafen ausgebeſſert zu werden. Die Priſen wurden in die hohe See gebracht und dort verkauft, weil der Stand der Dinge dieſe ungewöhnlichen Maßregeln nöthig machte. Die ſcheinbare Folge waren außerordentliche Verluſte, da es wahrſcheinlich iſt, daß der geringe Gewinn, der ſich aus den Verkäufen herausſtellte, nur dazu beitragen ſollte, die Localauctoritäten über den Charakter des Verkaufs zu täuſchen. Das Geſchäft ſcheint mit Gewandtheit vollzogen worden zu ſein, und ſchon die ſcheinbar geringen Summen, welche durch die Verkäufe gewonnen wurden, leiſteten den Gouvernementsagenten die größten Dienſte, indem ſie dadurch in den Stand geſetzt wurden, neue Schiffe anzukaufen.

Durch die Ankunft des Lexington von 14 Kanonen unter Capitain Johnſon, im April, wurden die alten Schwierigkeiten erneuert; allein die Regierungscommiſſäre zu Paris, welche bevollmächtigt waren, Schiffe auszurüſten, Offiziere anzuſtellen und jede Maßregel zum Nachtheil des Feindes anzuordnen, entwarfen nun den Plan zu einem Kreuzzug, welcher Alles übertraf, was bis dahin in Europa unter der amerikaniſchen Flagge von der Art gethan worden war. Capitain Wickes erhielt den Befehl, mit ſeinem eignen Schiff und dem Lexington in die See auszulaufen und die Richtung nach Irland einzuſchlagen, um ein Convoi von Leinwandſchiffen aufzuheben, welches um jene Zeit abſegeln ſollte. Der

Delphin, ein Kutter von 18 Kanonen, welcher von den Commiſſären als Depeſchenſchiff für Amerika zurückgehalten worden war, wurde nun ſeiner urſprünglichen Beſtimmung entzogen und unter die Befehle des Capitain Wickes zur Verſtärkung ſeiner Macht geſtellt. Der Delphin ward vom Lieutenant S. Nicholſon, einem Bruder des älteſten Capitains der amerikaniſchen Marine, befehligt, der nachher ſelbſt als erſter Offizier im Dienſte ſtarb.

Capitain Wickes, im Beſitz des Befehls über dieſes leichte Geſchwader, ſegelte Anfangs Juni von Nantes ab, lief zuerſt in die Bai von Biscaya ein und nahm bei ſeiner darauf folgenden Umſchiffung Irlands Alles auf der See hinweg, was nicht durch ſeine Stärke einen Angriff abzurathen ſchien. Man verpaßte die Leinwandſchiffe, nahm dafür aber viele andere Schiffe weg oder zerſtörte ſie. Als ſich die amerikaniſchen Kreuzer der franzöſiſchen Küſte auf ihrer Rückfahrt näherten, machte ein Linienſchiff Jagd auf ſie und verfolgte ſie beinahe bis in den Hafen. Der Lexington und der Delphin ſcheinen dadurch, daß ſie ſich trennten, ohne viele Schwierigkeiten entſchlüpft zu ſein; aber der Repriſal wurde ſo hart zugeſetzt, daß ſie nicht allein von ihrem äußeren Plankenwerk abſägen, ſondern auch einige von ihren Innerſparren weghauen mußte; Mittel, welche unter den Seeleuten damals hoch in Gunſt ſtanden, trotz dem, daß ihre Nützlichkeit bezweifelt werden kann.

Dies war die erſte That von der Art in dem Kriege

und die dabei bewieſene Kühnheit und der glückliche Erfolg ſcheinen ſo viele Senſation in England erregt zu haben, daß das franzöſiſche Gouvernement ſich in die Alternative verſetzt ſah, entweder die Maske ganz abzulegen oder entſchiedenere Maßregeln in Bezug auf die Kreuzer zu ergreifen. Es wählte das letztere Mittel, weil es für den Krieg noch nicht genugſam vorbereitet war. Die Wegnahme der Repriſal und des Lexington wurde angeordnet, und beide Schiffe ſo lange zurückgehalten, bis hinlängliche Bürgſchaft dafür geleiſtet war, daß ſie die europäiſchen Gewäſſer verlaſſen würden, während die Priſen ohne Verzug Frankreich verlaſſen mußten. Dem zufolge verließen die letzteren den Hafen und wurden auf der offenen See an franzöſiſche Kaufleute auf dieſelbe ungewöhnliche Weiſe losgeſchlagen, und mit demſelben ſcheinbaren Verluſte, wie bei dem früheren Vorfall, während die Kriegsſchiffe ſich zur Rückfahrt rüſteten.

Im September ſegelte die kleine Brigg, der Lexington, mit Vierpfündnern bewaffnet, aus dem Hafen Morlaix ab, wo ſie während einer Verfolgung Schutz gefunden hatte, und gerieth den nächſten Tag mit dem engliſchen Kriegskutter Alert, einem Schiffe, das unter dem Befehle des Lieutenant Bazely unbedeutend geringer ausgerüſtet war, zuſammen, und ein Gefecht entſpann ſich. Die Leichtigkeit der beiden Schiffe und das ſtürmiſche Wetter ſchwächten die Wirkung des gegenſeitigen Feuers. Nach einem dritthalbſtündigen Gefechte hatte der Lexing-

ton beinahe all ſein Pulver verſchoſſen, ohne ſeinen tapfern Gegner beſiegt zu haben. Der Alert indeſſen hatte auf ſeinem obern Verdecke ſo ſehr gelitten, daß er die Brigg weiter ſegeln laſſen mußte. Trotz dieſes Vortheils entwickelte das engliſche eine ſolche Thätigkeit, daß es nach einer vierſtündigen Jagd den Lexington wieder erreicht hatte, der ſelbſt ſeine erlittenen Schäden ausbeſſerte. Es entſpann ſich nun ein Gefecht, das nur von einer Seite geführt wurde, da der Lexington keinen Augenblick feuern konnte, und nachdem er eine Stunde lang das Feuer ſeines Gegners ausgehalten, ſah ſich Capitain Johnſton genöthigt, die Segel zu ſtreichen, um ſeinen Leuten das Leben zu retten. So ſchloß ſich die kurze Geſchichte dieſes tapfern kleinen Kreuzers, welcher zuerſt die amerikaniſche Flagge geführt haben ſoll. Seine Laufbahn war kurz, aber ehrenvoll und vortheilhaft. Er war gerade ein Jahr und acht Monate im Dienſt geweſen und hatte dieſe Zeit über die Capitaine Barry, Hallock und Johnſton zu Befehlshabern, zwei lebhafte Gefechte mit Kriegsſchiffen beſtanden, war zweimal genommen und einmal wieder erobert worden, hatte mehrmals mit bewaffneten Schiffen ſich eingelaſſen und viele Priſen gemacht. Der engliſche Befehlshaber erntete große Ehre für ſeine ausdauernde Tapferkeit ein, mit der er ſich der Brigg genähert und ſie gekapert hatte.

Das Schickſal der Repriſal, welche noch größere Dienſte als ihr Gefährte geleiſtet hatte, war indeſſen

noch härter. Dieſes Schiff ſegelte ebenfalls zufolge der Bedingungen, welche man mit dem franzöſiſchen Gouvernement eingegangen hatte, nach Amerika und ſcheiterte auf den Sandbänken von Neu-Fundland, und Alle, die ſich an Bord befanden, verloren, mit Ausnahme des Kochs, ihr Leben. An Capitain Wickes verlor das Land einen klugen, tapfern und thätigen Offizier, der, wäre er am Leben geblieben, ſpäter eine hohe Stelle in der Marine einzunehmen verſprach.

Dem frühen Verluſt der Repriſal und der unglücklichen Wegnahme des Lexington muß das Aufſehen zugeſchrieben werden, welches die Dienſte beider Schiffe in Europa erregte. Beide Schiffe waren nicht allein die erſten Nationalkreuzer in den europäiſchen Gewäſſern, ſondern fügten auch dem feindlichen Handel wirklich großen Schaden zu, erregten bei den engliſchen Kaufleuten ein ſolches Gefühl der Unſicherheit, daß dadurch ihre Plane geſtört und noch andere Revolutionen in der Handelswelt hervorgerufen wurden, auf die wir am Schluſſe des Kapitels die Aufmerkſamkeit lenken werden.

Da wir jedoch einen vollſtändigen Bericht von den Verhandlungen der amerikaniſchen Commiſſionäre zu Paris mitzutheilen beabſichtigen, inſofern ſie mit den Bewegungen zur See während der Jahre 1776 und 1777 in Verbindung ſtehen, ſo müſſen wir uns zunächſt mit der Geſchichte des Capitain Conyngham befaſſen, welche einiger beſonderer Umſtände wegen mehr Aufſehen als

die beiden Kreuzer Repriſal und Lexington erregten, obgleich die früheren Thaten des letzteren der Zeit nach älter und von keiner geringeren Bedeutung in ihren Wirkungen waren.

Während die Commiſſionäre (Dr. Franklin und Silas Deane) die Bewegung des Capitain Wickes in der oben angegebenen Weiſe leiteten, waren ſie auch auf andern Punkten nicht müßig. Eine kleine Fregatte wurde auf ihre Rechnung zu Nantes erbaut und wir werden ſpäter Gelegenheit haben ihrer Dienſte und ihres Verluſtes unter dem Namen der „Queen of France“ zu erwähnen. Im Frühling des Jahres 1777 war von den amerikaniſchen Commiſſionären ein Agent nach Dover geſandt worden, wo er einen ſchönen, ſchnellſegelnden engliſchen Kutter ankaufte, der nach Dünkirchen hinüber gebracht wurde. Hier ward er auf Privatkoſten als Kreuzer unter dem Namen Surpriſe ausgerüſtet. Capitain Guſtav Conyngham wurde zum Befehlshaber dieſes Schiffes ernannt, und zwar durch die Ausfüllung einer von John Hanrock, dem Präſidenten des Congreſſes, ausgeſtellten Vollmacht. Dieſe Ernennung trug den 1. März 1777 als Datum, und es ſcheint, daß dadurch Mr. Conyngham auf den Rang eines Capitains in der Marine ſo gut wie jeder andere, welcher durch dieſelbe Behörde ernannt wurde, vollen Anſpruch erhielt. Capitain Conyngham ſegelte, nachdem er ſeine Offiziere und ſeine Mannſchaft in Dünkirchen angeworben hatte, um den 1. Mai auf einen

Kreuzzug aus und nahm am 4. die Brigg Joſeph weg. Am 7. ſtieß die Surpriſe nur wenige Meilen von der holländiſchen Küſte entfernt, auf das Harwich-Packetboot, den Prinzen von Oranien, welchen ſie enterte und mit ſo wenig Geräuſch hinwegnahm, daß Capitain Conyngham, nachdem er auf das Verdeck ſeiner Priſe getreten war, ganz gemächlich in die Cajüte hinabſtieg, wo er den Capitain und die Paſſagiere am Frühſtück fand. Capitän Conyngham hielt ſeine Beute, welche die Briefpoſt für den Norden von Europa an Bord hatte, für ſo wichtig, daß er in einem oder zwei Tagen in Dünkirchen wiederum erſchien. Es ſtellt ſich bei Vergleichung der Daten heraus, daß, obgleich die Repriſal und der Lexington, vorzüglich das erſtere Schiff, vor dem Auslaufen der Surpriſe in den europäiſchen Gewäſſern gekreuzt hatten, doch das letztere Schiff die oben erwähnte That kurz vorher ausführte, ehe Capitain Wickes auf ſeinem Kreuzzug in dem Irländiſchen und Engliſchen Canal ausfuhr. Da dieſes Ereigniß kurz nach der Wegnahme des Liſſabonner Piquetbootes auf einer der großen Seeſtraßen zwiſchen England und dem Continent vorfiel, in Verbindung mit dem Factum, daß der Kutter in einem franzöſiſchen Hafen vollſtändig ausgerüſtet worden war, ſo ſcheint der Verluſt des Prinzen von Oranien mehr Aufſehen als die kaum erwähnten Vorfälle erregt zu haben. Die Remonſtrationen des engliſchen Geſandten waren ſo ernſtlich, daß Capitain Conyngham und ſeine

Mannſchaft gefänglich eingezogen, der Kutter weggenommen und die Priſen freigegeben wurden. Bei dieſer Gelegenheit ward dem Capitain Conyngham ſeine Beſtellungsurkunde abgefordert und nach Verſailles geſandt, und ſcheint ihm auch nie wieder zurückgegeben worden zu ſein.

Das engliſche Gouvernement wurde durch die Demonſtrationen des franzöſiſchen Miniſteriums, die als ein Beweis von ihm betrachtet wurden, den Vertrag aufrecht zu halten, ſo vollkommen getäuſcht, daß zwei Kriegsſchaluppen wirklich mit dem Auftrag nach Dünkirchen geſandt wurden, den Capitain Conyngham und ſeine Mannſchaft nach England überzuführen, um ihnen daſelbſt als Seeräubern den Prozeß zu machen. Als aber die Schiffe Dünkirchen erreichten, waren die Vögel ſchon ausgeflogen, wie man aus den nachfolgenden Ereigniſſen erſehen wird.

Die Commiſſionäre führten die Wegnahme einiger Transportſchiffe, welche heſſiſche Truppen an Bord hatten, im Schilde, und kaum hatten ſie die Wegnahme der Surpriſe erfahren, ſo beauftragten ſie Mr. Hodge, einen Agenten, welcher der Sache große Dienſte leiſtete, einen anderen Kutter herbeizuſchaffen. Es wurde auch einer zu Dünkirchen angekauft und mit aller Eile für einen Kreuzzug ausgerüſtet. Man fand Mittel, den Capitain Conyngham und ſeine Mannſchaft zu befreien, und dieſes zweite Schiff, welches den Namen Revenche führte,

ſegelte von Dünkirchen am 18. Juli ab, alſo ohngefähr um dieſelbe Zeit, als Capitain Wickes von ſeinem Kreuzzug mit den andern drei Schiffen zurückkehrte. Vor dem Auslaufen in die See hatte man eine neue Beſtellung für den Capitain Conyngham erwirkt, welche vom 2. März 1777 datirt iſt. Da dieſe zweite Beſtellung früher als die Einziehung ſeiner älteren datirt iſt, ſo unterliegt es gar keinem Zweifel, daß ſie ebenfalls eine jener Vollmachten war, welche den Commiſſionären anvertraut worden, um ſie nach ihrem Gutdünken auszufüllen.

Die Revenche war ſehr glücklich, ſie machte täglich Priſen und zerſtörte ſie gewöhnlich; einige der werthvolleren indeſſen wurden nach Spanien gebracht und der Nutzen, den die amerikaniſchen Agenten in Europa aus dem Verkaufe zogen, war ſehr groß. Man behauptet ſogar, daß die zweijährigen Reiſekoſten, welche dem Mr. Adams bei ſeiner Landung in Spanien, wohin ihn die franzöſiſche Fregatte la sensible gebracht hatte, verabreicht wurden, aus jener Quelle gefloſſen ſein ſollen.

Capitain Conyngham, der viel von einem Sturm gelitten hatte, maskirte die Revenche und brachte ſie in einem der kleineren engliſchen Häfen, wo ſie ohne weitere Entdeckung wirklich ausgebeſſert wurde. Kurz nachher nahm er Proviantvorräthe in Irland ein und bezahlte ſie mit Anweiſungen auf ſeine Agenten in Spanien. Kurz, die Revenche ging, nach einem Kreuzzug von einem vorher unerhörten Erfolg — was den Schaden

betrifft, welchen ſie den engliſchen Kauffahrteiſchiffen zugefügt hatte — nach Ferrol, wurde daſelbſt ausgebeſſert und ſegelte endlich nach den amerikaniſchen Gewäſſern ab. Doch wir würden zu ſehr die Zeitfolge der Ereigniſſe unterbrechen, wollten wir ihr bis dahin folgen.

Die Charaktere der Surpriſe und der Revenche ſcheinen nie ganz richtig aufgefaßt worden zu ſein. In allen Berichten jener Tage und beinahe in allen nachfolgenden Geſchichtserzählungen werden dieſe Schiffe als Privatkaper beſprochen, welche von den Commiſſionären zu Paris für dieſen Zweck ermächtlgt waren. Es iſt indeſſen nicht beſtimmt, daß die Commiſſionäre überhaupt bewaffnete Privatſchiffe in die See geſandt haben, obgleich dieſe Ermächtigung innerhalb des Bereichs ihrer Gewalt gefallen ſein mag. Es iſt indeſſen von verſchiedenen Seiten bewieſen, daß die zwei vom Capitain Conyngham befehligten Kutter Staatsſchiffe waren. Die Surpriſe und die Revenche waren wie der Delphin von 10 Kanonen unter Lieutenant Nicholſon, einem Offiziere, welcher beinahe ſein ganzes Leben in der Marine zubrachte, von den Agenten der diplomatiſchen Commiſſäre der vereinigten Staaten auf Staatsrechnung angekauft und bemannt worden; die Beſtellungen, mit denen Capitain Conyngham beehrt wurde, waren perſönliche Ermächtigungen und keine Gewalten, welche man nur einzelnen Schiffen übertrug. Es iſt bekannt, daß ſpäterhin Dr. Franklin mit beſonderer Abſicht proviſoriſche Ernen-

nungen in der Marine vornahm, aber es iſt durchaus kein Beweis vorhanden, daß eine von denen, mit welchen Capitain Conyngham beehrt wurde, einen ſolchen Charakter trug.

Die Revenche ward zuletzt der Marinebehörde in Philadelphia übergeben und auf Staatskoſten verkauft. Ein Gouvernement iſt ſicherlich berechtigt die Staatsſchiffe nach ſeinem eigenen Gutdünken in verſchiedene Abtheilungen, als Kriegsſchiffe, Kreuzer, Packetboote, Truppen- und Transportſchiffe ꝛc., zu bringen; aber es würde im geringſten Falle etwas ganz Neues ſein, wenn es ſeine eigenen activen Kreuzer als Privatkaper anſehen wollte. Schon das Wort ſelbſt würde alsdann einen Widerſpruch enthalten. Paul Jones ſpricht 1779 den Wunſch aus: Capitain Conyngham als Mitglied eines Kriegsgerichts ernannt zu ſehen und in einer vom Congreß durch ſeinen Secretär, Charles Thompſon, im Juli 1779 gemachten Remonſtration, gegen die Art und Weiſe, wie Capitain Conyngham, damals Kriegsgefangener, behandelt wurde, wird dieſer Offizier: „Guſtav Conyngham, amerikaniſcher Bürger, früherer Befehlshaber eines bewaffneten Schiffes in dem Dienſte der genannten Staaten und an Bord eines bewaffneten Privatkutters gefangen genommen u. ſ. w." genannt. Hier wird alſo ein ganz unzweideutiger Unterſchied zwiſchen bewaffneten Staats- und Privatſchiffen gemacht und das Factum, daß Capitain Conyngham auf beiden gedient hat, ſtellt ſich klar heraus,

zugleich muß allerdings zugegeben werden, daß er im Augenblick ſeiner Gefangennehmung ſich auf einem Privatkaper befand. Der letztere Umſtand taſtet den Rang des Capitain Conyngham in keiner Weiſe an, da es nach dem erſten oder zweiten Jahre des Krieges häufig vorkam, daß Marineoffiziere auf bewaffneten Privatſchiffen Dienſte nahmen, weil ſie auf Staatsſchiffen keine Beſchäftigung finden konnten. Allerdings fiel darin einige Unregelmäßigkeit vor, daß man dem Capitain Conyngham zwei Beſtellungen für denſelben Rang, die noch dazu verſchiedenes Datum tragen, übertrug; aber dies war mehr eine Folge der Nothwendigkeit. Der Mangel an ſyſtematiſcher Ordnung war mehr ein Fehler der damaligen Zeiten, als derjenigen, welche die Angelegenheiten der amerikaniſchen Marine während der Revolution leiteten. Es iſt durchaus kein vernünftiger Grund vorhanden, Zweifel darin zu ſetzen, daß die Surpriſe und die Revenche, Kriegsſchiffe des Staats und Guſtav Conyngham, kraft der zwei, ihm von der competenten Behörde übertragenen Beſtellungen, Capitain in der Marine der Vereinigten Staaten von Amerika war und auch ſpäter, nach der Unabhängigkeitserklärung oder nachdem das Land alle politiſchen Rechte einer ſouveränen Macht in Anſpruch genommen hatte.

Die Senſation, welche durch die verſchiedenen in dieſem Kapitel bereits erwähnten Kreuzzüge in den europäiſchen Gewäſſern, unter den engliſchen Kaufleuten

erregt wurde, wird in der diplomatiſchen Correſpondenz jener Tage größer geſchildert als die, welche in dem frü- heren Kriege durch das Geſchwader des berühmten Thurot hervorgerufen war. Verſicherungen (Aſſecuranzen) ſtie- gen zu einer ungeheuren Höhe; und Mr. Deame bemerkt, insbeſondere über den Kreuzzug des Capitain Wickes in einem ſeiner Briefe an Robert Morris, daß jener Kreuz- zug England wirklich alarmirt, die große Meſſe zu Che- ſter verhindert, das Steigen der Verſicherungen verur- ſacht und ſogar die engliſchen Kaufleute abgeſchreckt habe, um keinen Preis Güter auf engliſchen Schiffen zu ver- laden, ſo daß in wenigen Wochen **40** franzöſiſche Schiffe in der Themſe befrachtet wurden, eine vorher nie erhörte Sache. Und in demſelben Brief fügt der Commiſſionär hinzu: „Mit einem Wort, Cunningham (Conyngham) iſt durch ſeine erſte und zweite kühne Expedition der Schrecken der ganzen öſtlichen Küſte Englands und Schott- lands geworden und wird mehr gefürchtet, als es Thurot in dem letzten Kriege war.“

Die Verſicherungen ſtiegen in einigen Fällen auf **25** Prozent und es wird behauptet, daß eine kurze Zeit hindurch für die ſieben Meilen zwiſchen Dover und Calais ſogar **10** Prozent gefordert wurden.

Wir kehren nun, nachdem wir die hauptſächlichſten Ereigniſſe zur See, welche mit den während der Jahre **1776** und **1777** von den Commiſſionären in Frankreich befolgten politiſchen Maßregeln zuſammenhängen, berich

tet haben, zu den amerikaniſchen Gewäſſern zurück und nehmen den Faden unſerer Erzählung da wieder auf, wo wir ihn fallen ließen, alſo gegen die Mitte des Jahres 1776. Wir werden aber bald wieder Gelegenheit finden unſere Aufmerkſamkeit dem Gegenſtand, den wir eben verlaſſen, wieder zuzuwenden, da dieſer Welttheil der Schauplatz noch viel intereſſanterer Vorfälle, welche mit der Marine in ſpäterer Zeit zuſammenhängen, geworden iſt. Bevor wir aber zu dem Jahr 1776 und zu der mehr chronologiſchen Folge der Ereigniſſe zurückkehren, muß ein anderes Ereigniß hier erwähnt werden. Die Commiſſionäre hatten in der Abſicht, die Seemacht des Landes zu verſtärken, eine ungeheuer große Fregatte, für dieſe Periode von eigenthümlicher Conſtruction und Bemannung, zu Amſterdam erbauen zu laſſen. Obgleich dieſes Schiff als Fregatte erbaut war, ſo hatte es doch den Kiel und die Seitenwände eines Zweideckers und das Geſchütz ſeines Hauptverdeckes ſollte aus Zweiunddreißigpfündnern beſtehen. Es führte den Namen „The Indian.“ Indeſſen fand ſich der Congreß durch die Befürchtungen des holländiſchen Gouvernements und die Eiferſucht des engliſchen um jene Zeit bewogen, den Indian Ludwig XVI. anzubieten und er ward als ein franzöſiſches Kriegsſchiff ausgerüſtet und ſtach in See. Später wird das Schickſal dieſes Schiffes und wie es in die Dienſte eines der neuen amerikaniſchen Staaten überging, erzählt werden.

Sechſtes Kapitel.

Zuſtand der amerikaniſchen Marine im Jahre 1776. — Philadelphia wird ſtärker befeſtigt. — Amerikaniſche Caperſchiffe. — Die Engländer räumen Boſton. — Ankunft eines Geſchwaders unter dem Befehl des Sir Peter Parker an der Küſte von Nordcarolina. — Truppen landen auf Long-Island. — Bombardement des Forts auf Sullivan's-Island. — Reſolution des Sir Peter Parker. — Niederlage der Engländer. — Capitain Mugford auf dem Franklin. — Capitain Robinſon. — Die amerikaniſche Flagge empfängt den erſten Gruß. — Gefecht zwiſchen dem Doria und dem Racehorſe. — Amerikaniſche Galeeren und engliſche Schiffe. — Vorfälle auf der Küſte. — Der Caper Ranger und eine engliſche Brigg. — Gefechte auf den See'n. — Der Schooner Lee. — Die amerikaniſchen Caperſchiffe zeichnen ſich durch Unternehmungsgeiſt und Tapferkeit aus. — Verderbliche Wirkungen des Kriegs.

Wir kehren nunmehr zum Heimathslande zurück und lenken unſere Aufmerkſamkeit Ereigniſſen zu, welche uns wiederum mehr als ein Jahr zurück verſetzen. Bei der Wiederaufnahme dieſes Gegenſtandes thun wir wohl daran, uns eine kurze Ueberſicht über den Zuſtand der regelmäßigen Marine des Landes, in welchem ſie ſich im Frühlinge des Jahres 1776, oder kurz nachdem das Geſetz für die Wegnahme aller engliſchen Schiffe gegeben ward, befand, zu verſchaffen, nämlich gerade in dem Augenblicke, als man auf die Unabhängigkeit des Landes ernſtlich dachte, obgleich noch keine förmliche Erklärung deshalb erfolgt war.

Keines der Schiffe, welche nach den Geſetzen des früheren Jahres erbaut werden ſollten, war bisher vom Stapel gelaufen, und alle Staatskreuzer jeder Größe, welche bis dahin wirklich auf der See thätig waren, hatte man für den Dienſt angekauft. Die größten derſelben waren wenig für den Krieg geeignet, da ſie nothwendigerweiſe aus der Zahl der Kauffahrtheifahrer ausgewählt wurden, während man die kleineren Schiffe vorzüglich unter den Privatkapern geſucht hatte. Das Beſchlagen der Schiffe mit Kupfer kam damals zuerſt in Gebrauch, und man nimmt allgemein an, daß kein einziger Kreuzer der Vereinigten Staaten den großen Vortheil beſaß, ſeinen Kiel mit dieſem Material beſchlagen zu haben, was erſt in ſpäterer Zeit geſchah.

Da Philadelphia der Sitz des Gouvernements war und zugleich die größte Stadt im Lande und natürlich ſtark in ihren Vertheidigungsmitteln, ſo verwandte man nichts deſtoweniger die größte Sorgfalt darauf, den Feind an der Wegnahme von der Waſſerſeite zu hindern. Man hatte deßhalb 13 Galeeren, eine ſchwere ſchwimmende Batterie und verſchiedene andere Vertheidigungsmittel herbeigeſchafft. Ein Offizier, Namens Hazlewood, wurde mit dem Titel eines Commodore zum Befehlshaber ernannt; ſeine Beſtellung ging von dem Staate Pennſylvanien aus. Aehnliche Anordnungen in dem Cheſapeake getroffen, wo ein gewiſſer Baron, der Vater zweier Offizieren, welche ſpäter einen hohen Rang in

dem Dienſte bekleideten, empfing dieſelbe Beſtellung vom Staate Virginien. Jones Nicholſon, welcher kurz nachher der älteſte Capitain in der Marine wurde, bekleidete einen entſprechenden Poſten in der Colonie Maryland und verrichtete einige ehrenvolle Thaten.

Die meiſten Colonien unterhielten eigene Kreuzer, entweder zur See oder an ihren Küſten und man kann ſagen, daß der Ocean mit Privatkapern von allen Theilen des Landes ſich zu beleben begann; die Staaten von Neu-England indeſſen ſtanden an der Spitze dieſer ganz eigenthümlichen Art von Kriegführung. Robert Morris bemerkt in einem ſeiner officiellen Briefe von etwas ſpäterem Datum, daß die leidenſchaftliche Vorliebe für Privatkaperſchiffe in dieſem Theile des Landes ſo ſtark war, daß darüber ſelbſt die Landwirthſchaft vernachläſſigt wurde, damit man ſich eben ungetheilt jener Kriegsführung hingeben konnte.

Die Engländer räumten am 17. März deſſelben Jahres Boſton und zogen ſich mit ihrer Flotte und Armee nach Halifax zurück. Von dieſem Platze aus unternahmen ſie eine Zeitlang ihre Bewegungen, bis ſie durch die Ankunft einer ſehr bedeutenden Verſtärkung in den Stand geſetzt wurden, diejenigen Punkte auszuwählen, deren Beſitz ihnen für die künftige Führung des Krieges am vortheilhafteſten erſchien. Für dieſen Zweck ward bald Charlestown in Südcarolina auserſehen und Vorbereitungen für einen Einfall auf dieſer Küſte wurden früh

im April oder unmittelbar nach der Räumung von Boſton getroffen. Wahrſcheinlich hatten die Engländer ſchon früher dieſe Maßregel im Auge, ehe ſie Neu-England verließen, da die Beſetzung dieſer Stadt für das engliſche Gouvernement die beſte Gelegenheit darbot, alle ſüdlichen Colonieen zu überſchwemmen. Glücklicherweiſe kamen die Einwohner von Charleston durch den Commodore Barron, im Dienſte des Staats von Virginien, welcher einige Depeſchen aufgefangen hatte, hinter den Plan, und beeilten ſich mit den nöthigen Vorbereitungen, um dem Feind zu begegnen.

Ein Geſchwader von verſchiedenen Segeln, unter dem Befehl des Commodore Sir Peter Parker, erſchien im Mai an der Küſte von Nordcarolina, um jenen Plan auszuführen, welcher nach Einigen von dem engliſchen Miniſterium ſelbſt geſchmiedet, nach Andern von den commandirenden Offizieren unmittelbar herrührte, deſſen Hauptzweck darin beſtand, irgend einen Punkt in Beſitz zu bekommen, von dem aus man ſicherer in die ſüdlichen Staaten eindringen könnte. Eine Flotte von Transportſchiffen, die von Halifax kam, vereinigte ſich mit dem Geſchwader, und hatte ohngefähr 3000 Mann Truppen an Bord, an deren Spitze der Generallieutenant und ſpäter Sir Henry Clinton ſtand. Dieſe impoſante Macht erſchien am 4. Juni an der Bar von Charleston und traf unmittelbar Vorbereitungen für einen Einfall und Angriff zur See, weßhalb ſie ohne Verzug den Canal

verließ. Ein Theil der Truppen wurde auf Long-Island an's Land geſetzt, welches vom Sullivans-Island durch einen engen Canal getrennt iſt, der zu gewiſſen Zeiten der Ebbe und Fluth durchwatet werden kann. Dieſe Landung wurde in der Abſicht bewerkſtelligt, über dieſen Canal zu ſetzen und ein ſtarkes Werk wegzunehmen, welches die Amerikaner zur Vertheidigung ihres Hafens aus Palmholzbalken errichtet hatten, und das man leicht vom Rücken aus aufzuheben gedachte. Glücklicherweiſe für die Amerikaner hatten lange anhaltende Oſtwinde viel Waſſer in die Durchfahrt zwiſchen beiden Eilanden getrieben und den Canal in einen Teich verwandelt, welcher wirklich die Truppen des General Clinton am Durchgang hinderte. Die Fregatten paſſirten am 7. die Bar und am 10. gelang es einem Schiffe von 50 Kanonen, mit großer Schwierigkeit daſſelbe auszuführen. Die Amerikaner benutzten ſchnell den Verzug, welcher durch den Waſſermangel und die Unentſchloſſenheit des engliſchen Generals verurſacht wurde, welcher mit geringerer Energie handelte, als ſein College; eine bedeutende Macht ward ſchnell in und um die Stadt zuſammengezogen, obgleich das Fort auf Sullivans-Island, welches ſpäter nach ſeinem tapfern Vertheidiger, Obriſt Moultrie, genannt wurde, keine bedeutende Vergrößerung der Feſtungswerke und Verſtärkung der Beſatzung zuließ.

Dieſes Werk zählte 26 Achtzehn- und Sechsundzwanzigpfündner und eine Garniſon von ohngefähr 400

Mann, wovon mehr als 300 zu den regulären Truppen gehörten. Auch war noch eine andere Macht zur Hand, die Truppenabtheilung auf Long-Island zu überwachen und jedem Landungsverſuche Widerſtand zu leiſten. Generalmajor Lee, im Dienſte der Vereinigten Staaten, führte den Oberbefehl auf amerikaniſcher Seite. Indeſſen waren Vorbereitungen für die Sicherheit der Garniſonen getroffen worden, obgleich Obriſt Moultrie der Meinung geweſen zu ſein ſcheint, daß er die Inſel auch dann hätte behaupten können, wenn der Feind übergeſetzt und gelandet wäre.

Am 28. Juni ließ Sir Peter Parker, der unterdeſſen ſeine Vorbereitungen vollſtändig getroffen und durch ein anderes Schiff von 50 Kanonen verſtärkt worden war, ſeine Schiffe ihre verſchiedenen Stellungen einnehmen, um den Angriff zu beginnen. Zwiſchen 10 und 11 Uhr des Morgens begann man Bomben in das Fort zu werfen, um die Annäherung der übrigen Schiffe zu decken; doch geſchah dies ohne großen Erfolg. Die Bomben waren zwar gut gerichtet und viele flogen mitten in das Fort; aber ſie fielen in einen Moraſt und das Zündkraut wurden ausgelöſcht, weßhalb auch nur wenige platzten. Der Briſtol von 50 Kanonen, Sir Peter Parkers eigenes Schiff, der Experiment von 50 Kanonen, welcher ſich ein oder zwei Tage vorher mit der Flotte vereinigt hatte, beide Zweidecker, der Active von 28 Kanonen und der Solebay von 28 Kanonen, alle mit Springtauen ver-

ſehen, warfen im Angeſichte des Forts Anker, während der Aktäon von 28 Kanonen, die Sirene von 28 und die Sphynx von 20 Kanonen eine Stellung zwiſchen dem Eiland und der Stadt in der Abſicht zu nehmen ſuchten, die Werke der Länge nach zu beſchießen, die Verbindung mit der Haupttruppenmacht der Amerikaner abzuſchneiden und den Rückzug aufzufangen. Die letzteren Schiffe geriethen unglücklicherweiſe auf ſeichte Stellen und faßten alle drei Grund. In der Verwirrung geriethen die Sphynx und die Sirene an einander und das letztere Schiff verlor dadurch ſein Bugſpriet. Der Actäon ſaß ſo feſt auf, daß alle Anſtrengungen ſeiner Mannſchaft, ihn wieder flott zu machen, vergeblich waren, was indeſſen den andern zwei in einigen Stunden gelang. In Folge dieſer Verſehen und Unfälle konnten die genannten drei engliſchen Schiffe während des Gefechtes nur geringe oder beinahe gar keine Dienſte leiſten.

Der Active von 28 Kanonen war von den Schiffen, welche die Fronte bildeten, das vorderſte. Als er ſich näherte, feuerte man vom Fort einige Schüſſe auf ihn ab, um gleich die Schußweite zu prüfen. Indeſſen begann das eigentliche Gefecht erſt dann, als die Fregatte Anker geworfen und eine volle Ladung abgefeuert hatte. Die übrigen Schiffe folgten ihrem Beiſpiel und eröffneten ſolch ein heftiges und wohlunterhaltenes Feuer, wie es wahrſcheinlich nie für eine ſo lange Zeit von Schiffen dieſer Stärke unterhalten worden iſt.

Die Canonade begann ernſtlich ohngefähr um 12 Uhr und wurde durch einen langen Sommer-Nachmittag nur mit kurzen Pauſen bis 9 Uhr des Abends mit großer Entſchloſſenheit von beiden Seiten unterhalten. Von den Schiffen feuerte man anhaltend ſchnell, von dem Fort aus mit Ueberlegung, aber ſtets mit dem beſten Erfolg. Das Feuer von den Schiffen konnte den Werken, welche von Holz erbaut waren, keinen großen Schaden zufügen, während die ſchweren Schüſſe vom Fort aus durch die Seitenwände der feindlichen Schiffe ſchlugen. Die Garniſon hatte zu einer Zeit ihre ganze Munition verſchoſſen und ihr Feuer hörte eine ſo gute Weile auf, daß ſich der Feind einbildete, ſie hätte die Werke geräumt *).

---

*) In Sir Peter Parker's Bericht über dieſes Gefecht finden ſich einige ſonderbare Irrthümer vor, welche von ſeinem fernen Standpunkte und der Verwirrung eines hitzigen Gefechtes herrühren. Unter andern ſagt er, einzelne Abtheilungen der Garniſon wären durch das Feuer von den Schiffen aus dem Fort vertrieben und durch Verſtärkungen vom feſten Lande wieder erſetzt worden. Ebenſo behauptet er, wäre ein Mann an einem Baume im Rücken des Forts durch eine Abtheilung, welche einmarſchirte, aufgehangen worden. Nichts von der Art fiel vor. Oberſt Moultrie berichtigte den Vorfall mit dem Mann dahin: ein Schuß hätte den Rock eines Soldaten erfaßt und auf die Zweige eines Baumes getrieben, wo er den ganzen Tag aufgehängt geblieben wäre. So wenig Verwirrung und Unordnung herrſchte in dem Fort, daß die Offiziere, als General Lee die Werke, während das Gefecht am hitzigſten war, beſuchte, ihre Pfeifen bei Seite legten, um ihn mit der gehörigen Achtung zu empfangen. Außer vielen Bomben las man 1200 Kanonenkugeln in und um das Fort nach dem Gefechte zuſammen.

Der Irrthum der Engländer ward indeſſen nach der Ankunft eines friſchen Vorrathes bald dadurch berichtigt, daß man ein wo möglich noch zerſtörenderes Feuer als das, welches vor der Pauſe unterhalten worden war, wieder von neuem begann. In der Hitze des Gefechtes waren die Ankertaue des Briſtol durchgehauen worden und das Schiff kehrte ſich mit ſeinem Hintertheil den Schießſcharten zu. Das mörderiſche Feuer, welches die Garniſon den Tag über ſehr bedacht und ehrenvoll unterhalten hatte, ergoß ſich nun auf dieſes dem Untergang geweihte Schiff. Während dieſer Scene von Mord und Zerſtörung zeigte der alte Seemann, welcher das engliſche Geſchwader kommandirte, jene hohe Entſchloſſenheit, welche ſo viele andere Offiziere ſeines Namens in demſelben Dienſt in dem letzten Jahrhundert ausgezeichnet hat. Er ſoll gegen das Ende zu beinahe allein auf dem Hauptverdeck ſeines Schiffes blutend geſtanden haben, aber noch theilte er ſeine Befehle ruhig und umſichtig aus. Das Schiff ward durch die Anwendung eines neuen Ankertaues aus ſeiner gefährlichen Stellung gezogen und erneuerte ſelbſt ſein Feuer.

Aber weder der Muth noch die Ausdauer der Angreifenden konnte die kalte Reſolution der Garniſon beſiegen, und als die Nacht hereinbrach, gab Sir Peter Parker den Schiffen das Signal zum Rückzug, den auch alle Schiffe, den Actäon ausgenommen, bewerkſtelligten, welcher zu feſt auf dem Grunde aufſaß, um wieder flott

gemacht werden zu können. Am nächſten Morgen zog der Feind von dieſer Fregatte ſeine Mannſchaft zurück, zündete ſie an, nachdem er vorher noch die Kanonen geladen und die Flaggen aufgehißt hatte. Die Amerikaner enterten ſie augenblicklich, riſſen die Flaggen herab, feuerten noch einige Schüſſe auf die Zurückziehenden ab und verließen das Schiff. Bald nachher flog es in die Luft.

Dieſes Treffen war das heißeſte ſeiner Art, welches je an der amerikaniſchen Küſte ſtatt fand und es beweiſt hinlänglich die wichtige militäriſche Behauptung, daß Schiffe ſolchen Forts nicht widerſtehen können, welche tüchtig erbaut, bewaffnet und mit der nöthigen Garniſon verſehen ſind. General Moultrie ſagt in ſeinen Memoiren, er habe den Kampf mit 28 Pfund Pulver begonnen. Die Vorräthe, welche während des Gefechtes in Empfang genommen wurden, betrugen nur ohngefähr 700 Pfund, welche bei Kanonen von ſo ſchwerem Caliber noch viel weniger ausmachen. Er iſt der Meinung, daß der Mangel an Pulver ihn allein an der Zerſtörung des Kriegsſchiffes verhindert habe.

Die Amerikaner hatten bei dieſer Gelegenheit nur 36 Todte und Verwundete, während der Verlnſt der Engländer ſich ohngefähr auf 200 Mann belief. Die zwei Schiffe von 50 Kanonen hatten am meiſten gelitten, der Briſtol zählte außer dem Commodore ſelbſt, den Capitain Morris, welcher an ſeinen Wunden ſtarb, außer

40 Todten auch noch 39 Verwundete. Unter der Zahl der erſteren befand ſich auch Lord William Campbell, ein Bruder des Herzogs von Argyle, welcher kurz vorher Gouverneur von Nordcarolina geweſen, ſich daſelbſt verheirathet und nun den Befehl auf dem erſten Verdeck des Briſtol in der Abſicht übernommen hatte, die Mannſchaft dadurch zu ermuthigen. Der Experiment litt nicht viel weniger als der Briſtol, viele ſeiner Schießlöcher waren zu einem großen zuſammen geſchoſſen, und man zählte 79 Todte und Verwundete, Offiziere und Gemeine, unter den erſtern auch einen Befehlshaber, den Capitain Scott. Die Fregatten, welche die Aufmerkſamkeit der Garniſon weniger auf ſich gezogen hatten, kamen mit verhältnißmäßig geringerem Verluſte durch. Kurz nach dieſer unglücklichen Niederlage gaben die Engländer ihren Plan auf Charleston auf, und zogen die Truppen zurück, welche während der ganzen Operation nicht verwandt wurden.

Wir wenden uns nun vom Süden nach Norden, um noch einiger kleinern Ereigniſſe, welche an verſchiedenen Punkten der Küſte vorfielen, Erwähnung zu thun. Ein gewiſſer Capitain Mugford erhielt kurz nach der Räumung von Boſton die Erlaubniß, das kleine bewaffnete Gouvernementsſchiff Franklin in Gebrauch zu nehmen, auf dem er in die See auslief und die Hope wegnahm, welche 1500 Pulverfäſſer und eine beträchtliche Menge von Belagerungsmaſchinen, Lavetten und andere Vor-

räthe an Bord hatte. Dieſes Schiff wurde, Angeſichts des britiſchen Geſchwaders, nach Boſton eingebracht. Capitain Mugford verlor auf einem andern, unmittelbar nachher unternommenen Kreuzzug ſein Leben während eines tapferen und erfolgreichen Gefechtes, in welches er ſich eingelaſſen hatte, um die feindlichen Boote zurückzutreiben, welche den Franklin und einen kleinen, ihn begleitenden Privatkreuzer durch Entern wegzunehmen verſucht hatten.

Am 6. Juli oder 2 Tage nach der Unabhängigkeitserklärung ſegelte der Sachem von 10 Kanonen unter dem Capitain Robinſon von Delaware auf einen Kreuzzug aus. Der Sachem, welcher das Takelwerk einer Schaluppe hatte, war der leichteſte Kreuzer im Dienſte. Schon nach einigen Tagen ſtieß er auf einen engliſchen Caper, einen Jamaicafahrer, und nahm ihn nach einem hitzigen Gefechte weg. Beide Schiffe ſollen bei dieſer Gelegenheit ſehr ſtark gelitten, und eine ungewöhnliche Menge von Todten und Verwundeten an Bord gehabt haben. Capitain Robinſon war zur Rückkehr genöthigt, um ſein Schiff ausbeſſern zu laſſen, und als er in Philadelphia mit ſeiner Priſe erſchien, belohnte das Marinecomité ſeinen erfolgreichen Kreuzzug durch Uebertragung des Commandos über den Andrea Doria, von 14 Kanonen, welcher erſt kurz vorher von ſeinem öſtlichen Kreuzzug unter Capitain Biddle, welcher auf den Randolph von 32 Kanonen verſetzt wurde, zurückgekehrt war.

Der Doria ſegelte kurz nachher nach St. Euſtache

ab, um einige Waffenvorräthe nach Hauſe zu führen und der erſte Gruß, welchen die amerikaniſche Flotte von einem Gouvernement empfing, wurde als Erwiederung des Grußes vom Doria abgefeuert, als er ſich jener Inſel näherte. Der niederländiſche Gouverneur wurde ſpäter, wegen dieſer Unbedachtſamkeit verſetzt.

Der Doria begegnete auf ſeiner Rückfahrt auf dem Weſtende von Portoricco einem engliſchen Kriegsſchiffe und zwang es ſich mit ihm in ein Gefecht einzulaſſen. Der Feind begann den Kampf mit Abfeuerung einer vollen Ladung, welche der Doria unmittelbar erwiederte. Nach einem zweiſtündigen hitzigen Treffen ſtieß das engliſche Schiff auf den Grund, welches ſich als das Racehorſe von 12 Kanonen unter Lieutenant Jones auswies, welcher von ſeinem Admiral mit der ausdrücklichen Weiſung gegen ſeine Eroberer zu kreuzen, ausgeſandt wurde. Er ſelbſt ward tödtlich verwundet und der größte Theil ſeiner Offiziere und Mannſchaft war entweder verwundet oder getödtet. Der Doria verlor im Ganzen 12 Mann. Capitain Robinſon lief mit ſeiner Priſe noch zu rechter Zeit in Philadelphia ein, aber der Doria ging nicht mehr in die See, da er kurz nachher von den Amerikanern ſelbſt verbrannt wurde, um ihn nicht in die Hände der engliſchen Flotte fallen zu laſſen, welche nach der Räumung des Forts Mifflin den Delaware beherrſchte.

Die in dem Delaware ſtationirten Galeeren beſtanden am 1. Mai mit dem Röbuck von 44 Kanonen unter

Capitain Hammond und dem Liverpool von 20 Kanonen unter Capitain Bellew, einen langen und lebhaften Kampf. Die Canonade wurde trefflich geleitet und hatte die Vertreibung des Feindes am Ufer zur Folge. Die während dieſes Gefechtes beſonders thätige und ſich auszeichnende Waſp von 8 Kanonen ſchnitt ein kleines Depeſchenſchiff ab, welches unter dem Schutze der engliſchen Kanonen lag.

Am 3. Auguſt wurde von ſechs amerikaniſchen Galeeren ein lebhafter Angriff im Hudſon-Strom auf den Phönix von 44 Kanonen und die Roſe von 24 gemacht. Das Feuer ward zwei Stunden hindurch lebhaft unterhalten, und auf beiden Seiten litt man ſtark. Die Galeeren zählten 18 Verwundete und Todte und mehrere Kanonen wurden durch Schüſſe dismontirt. Der Verluſt des Feindes blieb unbekannt, obgleich beide Schiffe mehrmals durchſchoſſen wurden.

Zu jener Zeit indeſſen war die ganze Küſte mit Abenteuer ſolcher Art lebendig; und kaum ging eine Woche vorüber, daß nicht einige Ereigniſſe vorfielen, welche genug Intereſſe für den Leſer haben würden, erlaubten uns die Grenzen unſeres Werkes in das volle Detail einzugehen. Wo ſich auch nur ein feindlicher Kreuzer erblicken ließ oder zu landen ſuchte, fielen Scharmützel vor, und in manchen dieſer kleinern Gefechte wurde eben ſo viel perſönliche Tapferkeit und Genie, als in bedeutenden Schlachten bewieſen. Vorzüglich waren die Küſten von Neu-England, der beiden Carolinas und

der Cheſapeake der Schauplatz der meiſten dieſer Scharmützel, welche, wie alle untergeordneten Vorfälle eines großen Kampfes, in den bedeutenderen Ereigniſſen allmählig aufgingen.

Am 12. October dieſes Jahres verſuchte eine bewaffnete engliſche Brigg, vom Gouvernement der Inſel Jamaica ausgerüſtet, deren Namen nicht mehr ermittelt werden kann, ein kleines Convoy amerikaniſcher Schiffe am Cape Nicola Mole in Weſtindien wegzunehmen, welches ſich unter dem Schutze des Privatkapers Ranger, von 18 Kanonen, unter Capitain Hudſon befand. Als der letztere die Abſicht des Feindes bemerkte, rannte er auf den Spiegel des feindlichen Schiffes und machte ein wüthendes Feuer auf daſſelbe. Das ſo begonnene Gefecht dauerte beinahe zwei Stunden, dann enterte der Ranger und führte die Brigg mit ſich fort.

Das engliſche Schiff zählte nach ſeinem eigenen Bericht durch die vollen Ladungen des Ranger allein 13 Todte und Verwundete. Im Ganzen zählte er ſelbſt zwiſchen 30—40 Verwundete. Er ward nach ſeiner Rückkehr vom Kreuzzuge für die Marine angekauft.

Während dieſer Ereigniſſe auf dem Ocean fanden Rüſtungen und Treffen auf den See'n ſtatt, welche im ſpäteren Krieg zwiſchen den beiden Ländern der Schauplatz der Evolutionen der gegenſeitigen Geſchwader waren.

Um die beiden See'n Champlain und George zu beherrſchen, denen die alten und unmittelbaren Verbin-

dungen mit Canada gegenüber lagen, hatten die Amerikaner auf beiden Gewäſſern kleine Flotten gebildet. Die Engländer ließen ebenfalls in der Abſicht dieſer Macht Widerſtand leiſten und um zu gleicher Zeit mit den Truppenbewegungen operiren zu können, Schiffe zu St. John bauen. Offiziere und Mannſchaft einiger in St. Lawrence ſtationirten Kriegsſchiffe wurden auf die kleine Flotte verſetzt, welche auf dem See Champlain erbaut wurde.

Die amerikaniſche Macht ſcheint im Monat Auguſt aus folgenden Schiffen beſtanden zu haben, nämlich:

aus dem Schooner Royal Savage, mit 12 Kanonen, unter Capitain Wynkoopi;
„ „ „ Enterpriſe, mit 12 Kanonen, unter Capitain Dixon;
„ „ „ Revenche, mit 10 Kanonen, unter Capitain Laman;
„ „ „ Liberty, mit 10 Kanonen, unter Capitain Plumer;
„ der Gondel, mit 3 Kanonen, unter Capit. Simmons;
„ „ „ „ 3 „ „ „ Mansfield;
„ „ „ „ 3 „ „ „ Sumner;
„ „ „ „ 3 „ „ „ Uſtens.

Dieſe Macht wurde noch durch mehrere andere Gondeln und einige Galeeren vermehrt. Die Schiffe wurden indeſſen in großer Eile ausgerüſtet und man glaubt, daß ſie meiſtens von Offizieren aus der Armee befehligt wurden. Die Mannſchaft beſtand hauptſächlich aus Sol-

daten. Später wurde die amerikaniſche Macht materiell geändert, neue Namen wurden den Fahrzeugen gegeben und dieſelben durch andere Schiffe erſetzt, wodurch ſo viel Verwirrung in die Berichte gekommen, daß es ſehr ſchwer, ja beinahe eine Unmöglichkeit geworden iſt, eine genaue Angabe derſelben zu verſuchen.

Die Engländer dagegen zogen eine Macht zuſammen, mit der ſie im October mit folgenden Schiffen den See in Beſitz nehmen konnten, nämlich: mit dem Schiff Inflexible, mit 16 Kanonen, unter Lieutenant Schank; dem Schooner Maria, mit 14 Kanonen, unter Lieutenant Starke; dem Schooner Charleston, mit 12 Kanonen, unter Lieutenant Dacres; der Radeau Thunderer, mit 14 Kanonen, unter Lieutenant Scott, und der Gondel Royal Convert, mit 7 Kanonen, unter Lieutenant Langcroft.

Hierzu kommen noch 20 Kanonenboote, 4 lange Boote, jedes mit einer Kanone verſehen, und 24 kleinere Proviant- und Munitionsſchiffe. Das Geſchütz dieſer kleinen Flotte übertraf bei weitem das amerikaniſche; ſo führte der Inflexible Zwölfpfündner, die Schooner Sechspfündner, der Radeau Zwölf- und Vierundzwanzigpfündner und auf den Kanonenbooten wechſelten Achtzehnpfündner bis zu Neunpfünder herab. Die engliſchen Berichte ſelbſt geben zu, daß der Iſis, der Blonde, dem Triton und der Garland, 796 Offiziere und Gemeine entzogen wurden; um dieſe Schiffe zu bemannen, wurden ebenfalls Artilleriſten und andere Truppen an Bord

gebracht, um ihnen während eines Gefechts Beiſtand zu leiſten.

Am 11. October lag der General Arnold, welcher die amerikaniſche Flotille commandirte, an Cumberland-Head, als um 8 Uhr Morgens der Feind nordwärts erſchien und ſich dann luvwärts in der Abſicht wandte, ein Gefecht anzubieten. Die an dieſem Tage anweſenden amerikaniſchen Schiffe beſtanden aus dem Royal Savage von 12 Kanonen, der Revenche von 10, dem Kutter Lee von 4, den Galeeren Congreß von 10, Washington von 10 und Trumbull von 10 Kanonen, und 8 Gondeln. Außer einigen Schiffen, welche ſeit dem Auguſt eine andere Station erhalten hatten, befanden ſich noch zwei oder drei Schiffe abweſend, welchen ein anderer Dienſt auf dem See aufgetragen war. Die beſten Berichte geben die Stärke dieſer Flotille oder der anweſenden Schiffe auf folgende an, nämlich auf 600 Mann, mit Einſchluß der Soldaten, 90 Kanonen und 647 Pfund Geſchütz.

Die Engländer ſtellten bei dieſer Gelegenheit, wie ſchon oben berichtet worden iſt, ihre ganze Macht auf; aber ſie konnten nicht alle ihre Schiffe, da ſie den Nachtheil hatten, leewärts zu ſtehen, an der Schlacht Antheil nehmen laſſen. Capitain Douglas von der Iſis hatte die früheren Bewegungen zur See befehligt und Generallieutenant Sir Guy Carleton war in Perſon an Bord der Maria gegenwärtig. Der erſtere Offizier erwähnt in

ſeinem officiellen Bericht über dieſe Ereigniſſe, daß der Inflexible 28 Tage, nachdem ſein Kiel gelegt war, ſchon zum Auslaufen bereit war und daß er zwiſchen Juli und October 30 kampffähige Schiffe von verſchiedener Art und Größe, aber alle mit Kanonen verſehen, hätte ausrüſten laſſen. Capitain Pringle vom Lord Howe war eigentlich der commandirende Offizier über die auf dem See ſtationirte britiſche Macht, und befehligte in den verſchiedenen Gefechten in eigner Perſon.

Das Treffen am 11. October begann um 11 Uhr Vormittags und um halb 1 Uhr ward es heiß. Die Engländer gebrauchten lange Zeit die Kanonenboote, welche luvwärts ſegeln und durch die Leichtigkeit ihres Geſchützes ſehr wirkſam in dem ſeichten Waſſer gebraucht werden konnten. Der Charleston von 12 Kanonen unter Lieutenant Dacres zeichnete ſich an dieſem Tage vorzüglich aus und war das einzige große Schiff, welches an dem engeren Gefecht Antheil nehmen konnte. Capitain Pringle ließ die im Treffen thätigen Schiffe, nachdem ſie mehrere Stunden hindurch ein hitziges Feuer unterhalten hatten, vom Kampfe abſtehen, warf außerhalb der Schußweite in der Abſicht Anker, den Angriff am Morgen zu erneuern. Die Amerikaner, welche während dieſes Kampfes große Feſtigkeit bewieſen hatten, zählten ohngefähr 60 Todte und Verwundete, während die Engländer nur einen Verluſt von 40 anerkannten. Der Charleton indeſſen hatte beträchtlich gelitten.

General Arnold, der ſich der Unmöglichkeit, einer ſo überlegenen Macht erfolgreichen Widerſtand zu leiſten, fügte, ſegelte am 12. Nachmittags 2 Uhr mit einem friſchen Winde weiter. Der Feind verfolgte ihn, ſobald er ſeine Abfahrt bemerkte; indeſſen konnte keine von den Flotillen der Gondeln wegen, die nicht luvwärts gewandt werden konnten, weit fortrücken. Abends legte ſich der Wind etwas und die Amerikaner gewannen ihren Verfolgern einen wirklichen Vorſprung ab. Indeſſen ſtellte ſich ein Wechſel ein und eine ſonderbare Aenderung in der Luftſtrömung begünſtigte nun den Feind; denn während die Amerikaner in einer engeren Stelle des See's mit einem friſchen Südwinde zu kämpfen hatten, brachte ein Nordoſtwind die vorderſten engliſchen Schiffe am 13., 12 Uhr Nachmittags, innerhalb Schußweite.

Capitain Pringle führte bei dieſer Gelegenheit auf der Maria in Perſon an, von dem Inflexible und dem Charleton unterſtützt. Die amerikaniſche Flotille war ſehr zerſtreut, mehrere ihrer Gondeln hatte man wegen der Unmöglichkeit, ſie weiter mit ſich fort zubringen, in den Grund gebohrt und aufgegeben. General Arnold deckte mit der Galeere Congreß den Rücken ſeiner ſich zurückziehenden Flotte, welche auch die Galeere Washington begleitete, an deren Bord ſich der Brigade-General Waterbury befand. Die letztere war im Gefecht am 11. hart mitgenommen und genöthigt worden, nachdem ſie einige volle Ladungen in der Nähe empfangen hatte, die

Segel zu ſtreichen. General Arnold vertheidigte ſich nun wie ein Löwe auf dem Congreß und beſchäftigte die drei feindlichen Schiffe ſo lang, bis die ſechs Fahrzeuge ſeiner kleinen Flotte ſich gerettet hatten. Als an keinen Widerſtand mehr zu denken war, ließ er den Congreß eilig an's Ufer treiben und anzünden, der auch mit wehender Flagge aufflog.

Trotz des unglücklichen Ausgangs dieſes Gefechtes gewannen ſich die amerikaniſchen Waffen durch ihren hartnäckigen Widerſtand große Achtung, vorzüglich bedeckte ſich General Arnold mit Ruhm und ſein Beiſpiel ſcheint von den meiſten ſeiner Offiziere und Leute großartig nachgeahmt worden zu ſein. Selbſt der Feind ließ der Entſchloſſenheit und dem Geſchick, mit welchem die amerikaniſche Flotille geleitet worden war, Gerechtigkeit widerfahren, da die Ungleichheit der Kräfte von allem Anfang an den Sieg unzweifelhaft gemacht hatte. Die Art und Weiſe, wie man auf dem Congreß bis zur Deckung des Rückzugs der Galeeren gefochten hatte, und die hartnäckige Entſchloſſenheit, mit welcher man das Schiff bis zu ſeiner völligen Zerſtörung vertheidigte, verwandelte dieſe Unglücksfälle in eine Art Triumph um.

Die Amerikaner verloren in dieſem Gefechte 11 Schiffe, vorzüglich Gondeln, während von den engliſchen Schiffen zwei Gondeln ſanken und eine aufflog. Der Verluſt an Menſchen wurde auf beiden Seiten gleich hoch angeſchlagen; nicht weniger als 60 Menſchen flogen

mit den Gondeln auf und verloren ihr Leben. Dieſe Angabe ſtimmt nicht mit den officiellen veröffentlichten Berichten überein; aber außerdem daß dieſe Angaben mager und zu allgemein gehalten ſind, wird auch noch durch zu viele Zeugniſſe von der andern Seite widerſprochen, als daß man ihnen Glauben ſchenken könnte.

Wir hatten bereits Gelegenheit gehabt, des Mr. Jon Manly Erwähnung zu thun, welcher als Befehlshaber des Schooners Lee die erſten feindlichen Schiffe in dem Kriege eroberte. Thätigkeit und Entſchloſſenheit machte ſchon am Anfange des Kampfes den Namen dieſes Offiziers bekannt und die natürliche Folge war, daß er, als der Congreß im Jahre 1776 den Rang der Capitaine beſtimmte, ebenfalls als ein ſolcher erſcheint, da ſeine Beſtellung ſchon am 17. April deſſelben Jahres ausgefertigt worden war. Seine Dienſte wurden in der That ſo gewürdigt, daß der Name des Capitain Manly auf der Liſte die zweite Stelle einnimmt, und er zum Befehlshaber des Hancock von 32 Kanonen ernannt wurde. Als Capitain Manly in die Marine überging, wurde der Lee dem Capitain Waters übergeben, der bei der Wegnahme der drei Transportſchiffe zu Boſton, wie wir bereits oben bemerkt haben, anweſend war. Dieſer kleine Schooner (Lee), deſſen Name ſtets mit der amerikaniſchen Geſchichte wegen ſeiner wichtigen Eroberungen im Jahr 1775 verknüpft bleiben wird, ſcheint als Küſtenkreuzer das ganze Jahr hindurch und auch noch ſpäter

auf Koſten des neuen Staates von Maſſachuſetts verwandt worden zu ſein. Capitain Waters trat wie ſein Vorgänger, Capitain Manly, auf Washingtons Empfehlung in die Marine ein, nachdem ihm am 18. März 1777 vom Congreß hierfür die Beſtellung ausgefertigt worden war.

Die amerikaniſchen Caperſchiffe bewieſen zu jener Zeit in Gefechten mit ſchwer bewaffneten feindlichen Kauffahrtheifahrern viel Unternehmungsgeiſt und Tapferkeit, und aus den vielen Vorfällen, welche ſich täglich ereigneten, läßt ſich der Schluß ziehen, daß England all das nicht erwartet hatte. Ebenſo rüſteten die verſchiedenen Colonieen vorzüglich angekaufte Schiffe als Kreuzer aus, von denen einige von Offizieren befehligt wurden, welche zu gleicher Zeit im Dienſte des Congreſſes oder der Vereinigten Staaten von Amerika ſtanden, wie die Conföderation nach der Unabhängigkeitserklärung genannt wurde. Am 16. Februar 1776 beſaß Südcarolina drei ſolcher Schiffe, eins von 26 Neunpfündnern, eine Brigg von 18 Sechspfündnern und einen Schooner von 12 Sechspfündnern. Einer dieſer Kreuzer trieb eine Kriegsſchaluppe von ihrem Convoy ab und nahm vier mit Vorräthe beladene Transportſchiffe weg. Maſſachuſetts beſaß immer einige Kreuzer, ebenſo Pennſylvanien. Virginien war, wie ſchon oben bemerkt wurde, gleichfalls im Beſitze einer kleinen Seemacht; indeſſen richtete dieſer Staat hauptſächlich ſeine Aufmerkſamkeit auf die Vertheidigung ſeiner zahlreichen Ströme und Baien.

Einige der engliſchen Berichte dieſer Periode ſagen aus, daß in den zwei erſten Jahren des Krieges nahe an 100 Privatkaperſchiffe in Neu-England allein ausgerüſtet wurden, und ſchlagen die Zahl der im Dienſt der Krone gegen die neuen Staaten von Amerika verwandten Matroſen auf 26,000 an.

Die Colonieen gelangten durch ihre Caper in den Beſitz vieler wichtigen Kriegsvorräthe und ſogar fabricirter Artikel zu gewöhnlichem Gebrauch; kaum verſtrich ein Tag, an welchem nicht Schiffe von größerem oder geringerem Werthe in einen der Häfen der ausgedehnten Küſte eingebracht wurden. Nach einer in dem Remembrancer, einem glaubwürdigen engliſchen Werke, veröffentlichten Liſte ſtellt ſich heraus, daß im Jahr 1776 342 engliſche Schiffe von den amerikaniſchen Kreuzern weggenommen, von denen 44 wieder erobert, 18 zurückgegeben und 4 verbrannt wurden.

Dagegen blieben die Amerikaner von Unglücksfällen ebenfalls nicht verſchont; viele Privatkaper wurden vorzüglich von den ſchnellſegelnden feindlichen Fregatten weggenommen und werthvolle Kauffahrtheifahrer fielen von Zeit zu Zeit in die Hände der Feinde. Kurz der Krieg hatte für beide Theile in Bezug auf den Handel die ſchlimmſten Folgen, ob es gleich die Coloniſten am beſten aushalten konnten, da das Steigen der Colonialproducte ſie einigermaßen für ihre Verluſte entſchädigte.

Siebentes Kapitel.

Wirkungen der Bewegungen Washingtons in New=Jerſey. — Mangel an Organiſation in der amerikaniſchen Marine. — Capitain Biddle auf dem Randolph. — Verluſt des Cabots. — Der Trumbull. — Der Hancock von Sir George Collier weggenommen. — Beſetzung von Philadelphia durch die engliſche Armee. — Amerikaniſche Feſtungswerke von den Engländern angegriffen. — Der Raleigh und der Druid. — Verluſt, welchen der engliſche Handel erleidet. — Amerikaniſche Flagge. — Torpedoes.

Das Jahr 1777 eröffnete neue Hoffnungen für die amerikaniſche Sache. Die kühnen Bewegungen Washingtons in New = Jerſey hatten das ſinkende Vertrauen der Nation wieder aufgerichtet; und man bemühte ſich aus allen Kräften dieſe rühmlich errungenen Vortheile zu benutzen. Die meiſten, kraft des Geſetzes von 1775, ermächtigten Schiffe waren während des Krieges von 1776 erbaut und ausgerüſtet worden, und man konnte nun von Amerika ſagen, daß es zum erſten Mal eine regelmäßige Marine beſaß. Freilich ließ der Dienſt, ſowohl damals, als während des ganzen Kriegs in Bezug auf innere Einrichtung, geregelten Plan und Einheit, gar Manches zu wünſchen übrig. Ueberhaupt konnte man den Dienſt nicht als einen völlig geregelten betrachten; denn nach der erſten Anſtrengung, durch welche Schiffe zu Stande gebracht wurden, wurde die Wiederergänzung der Verluſte, die Vergrößerung der Flotte, die Vervoll-

ſtändigung von allem dem, was ſo haſtig begonnen wurde, entweder gänzlich vernachläſſigt oder ſo lächerlich und unwirkſam betrieben, daß jede Einheit und Ordnung in der Marine verloren ging. Durch dieſe Uebelſtände waren die Offiziere ſtets gezwungen, entweder auf Privatſchiffen Beſchäftigung zu ſuchen, oder müßig zu bleiben; und die Disciplin, welche ſich unter andern Umſtänden befeſtigt haben würde, blieb, während eines langwierigen Krieges, ſtets geſchwächt. Dieſer Zuſtand der Dinge kann nur der bedrängten Lage, in welcher die Nation ſich befand, und nicht dem Mangel an Vorſicht und Klugheit zugeſchrieben werden, da die Mittel, Truppen aufzutreiben und zu erhalten, mit großen Schwierigkeiten verknüpft waren, und die Unterhaltungskoſten der Schiffe die Hülfsquellen gänzlich erſchöpften. Es iſt wahrſcheinlich, daß, wären die bewaffneten Staatsſchiffe nicht ſowohl zur Fortſchaffung als auch zur Begleitung, die ſo viel eintrugen, daß man die europäiſchen Anleihen decken konnte, und zugleich nicht zur Erhaltung des diplomatiſchen Verkehrs mit dieſem Welttheile ganz unentbehrlich erfunden worden, die Marine, außer den auf den Baien und Flüſſen nöthigen Schiffen, nicht wohl länger mehr unterhalten werden konnte. Allein wir wollen dem Gang der Ereigniſſe nicht voraneilen; denn gerade in dem gegenwärtigen Augenblick des Krieges hatten vielleicht die Anſtrengungen der Republik in Bezug auf ihre Marine, den höchſten Punkt erreicht.

Eins der erſten Schiffe, wenn nicht das erſte von allen, welches auslief, war der Randolph, von 32 Kanonen. Es iſt ſchon bemerkt worden, daß Capitain Biddle zum Befehlshaber dieſes Schiffes ernannt wurde, nachdem er von ſeiner ruhmvollen Kreuzfahrt auf dem Andrea Doria, von 4 Kanonen, zurückgekehrt war. Der Randolph lief in Philadelphia im Jahr 1776 vom Stapel, und ſegelte im Anfang des Jahres 1777 auf ſeine erſte Kreuzfahrt aus. Als Capitain Biddle einen Fehler an ſeinen Maſtbäumen und eine Neigung zur Widerſpenſtigkeit unter ſeiner Mannſchaft bemerkte, welche leider meiſtens nur aus freiwillig dienenden Gefangenen beſtand, ſo hielt er in Charleston an, um ſein Schiff auszubeſſern. Sobald indeſſen daſſelbe wieder im Stande war, ſegelte er wieder ab, und drei Tage darauf nahm er vier Jamaicafahrer weg, von welchen der eine, der True Briton, eine Bewaffnung von 20 Kanonen führte. Mit dieſem Fang kehrte der Randolph wieder nach Charleston wohl behalten zurück. Hier ſcheint dieſes Schiff, während der übrigen Jahreszeit, von einer überlegenen engliſchen Macht blockirt worden zu ſein. Die Staatsbehörden von Südcarolina waren mit dem Eifer und Benehmen des Capitain Biddle ſo zufrieden, und fühlten ſich durch ihren eigenen Zug gegen Sir Peter Parker ſo gehoben, daß ſie nun vier kleinere ihnen ſelbſt zugehörige Schiffe, den General Moultrie, von 18 Kanonen; die Polly, von 16; die Notre-Dame, von 16, und die Fair American, von

14, ebenfalls ſeinem Commando übergaben. Mit dieſen Schiffen ſegelte nun Capitain Biddle ab, um die engliſchen Schiffe Carysfort, von 32 Kanonen; Perſeus von 20; Hinchinbrook, von 16; ſo wie noch einen Privatkaper, der lange vor Charleston gekreuzt hatte, aufzufinden. Das amerikaniſche Geſchwader wurde jedoch ſo lange durch ungünſtigen Wind zurückgehalten, daß keine Spur mehr von dieſen Schiffen zu finden war, als daſſelbe in die offene See kam. Die fernere Geſchichte des Randolph verdanken wir leider den engliſchen Berichten.

Aus einem, vom 17. März 1775 datirten Brief des Capitain Vincent, der das königliche Schiff Yarmouth, von 64 Kanonen, commandirte, erfahren wir, daß, während er öſtlich von Barbadoes kreuzte, er ſechs Segel in ſüdweſtlicher Richtung bemerkte, welche den Wind erwarteten. Der Yarmouth ſegelte ſogleich auf die Jagd nach den Schiffen aus, welche, wie es ſich zeigte, zwei Schiffe, drei Briggs und ein Schooner waren. Um neun Uhr des Abends gelang es demſelben die Wetterſeite des größten und erſten Schiffes zu umfahren. Das ihm an Größe nächſte Schiff ſtand etwas leewärts hinter dem erſten.

Als der Yarmouth ſeine eigene Flagge aufhißte, befahl er dem nächſten Schiffe, ihm auch die ſeinige zu zeigen. Sobald die amerikaniſche Flagge erſchien, feuerte der Feind eine volle Ladung ab. Ein lebhafter Kampf begann und dauerte mit gleicher Heftigkeit 20 Minuten fort, bis das fremde Schiff in die Luft flog. In dieſem

Augenblicke waren beide Schiffe ſo nahe aneinander, daß mehrere Trümmer des verunglückten Schiffes auf den Yarmouth geſchleudert wurden, und unter andern, eine aufgerollte amerikaniſche Flagge unverletzt bis in das Vordercaſtell fiel. Die vereinigten Schiffe ſchlugen nun verſchiedene Wege ein und der Yarmouth, welcher deshalb ſeine eigene Richtung veränderte, verfolgte noch zwei derſelben. Allein ſein eigenes Segelwerk hatte ſo ſehr in dem kurzen Kampfe gelitten, daß die verfolgten Schiffe ihm bald aus dem Geſicht verſchwanden. Der Capitain des Yarmouth berichtet ſelbſt, daß in dieſem Gefechte ihm fünf Mann getödtet und zwölf verwundet wurden. Am 12., als er in der Nähe derſelben Stelle kreuzte, entdeckte er ein Stück des Wracks, auf welchem ſich vier Menſchen befanden, die durch Zeichen um Hülfe baten. Sie wurden gerettet und als ſie auf den Yarmouth gebracht wurden, erzählten ſie, ſie hätten dem amerikaniſchen Schiffe Randolph, von 32 Kanonen, unter Capitain Biddle, angehört, demſelben Schiffe, welches in dem Kampf gegen die Engländer in der Nacht vom 7. deſſelben Monats in die Luft flog. Seit dieſem Tage ſeien ſie auf dieſem Wrack von den Wellen umhergetrieben worden, ohne irgend eine andere Nahrung, als ein wenig Regenwaſſer genoſſen zu haben. Auch ſagten ſie aus, ſie ſeien vor einem Monate von Charleston weggefahren.

Wir können nur mit Bewunderung der Standhaf-

tigkeit und des Muthes, mit welchen, nach der Erzählung des Feindes, der Capitain Biddle dieſen Kampf gegen eine ſo überlegene Macht begann und aushielt, erwähnen, und obſchon keine Hoffnung zum Sieg vorhanden war, ſo können wir kaum unter den angegebenen Umſtänden, wenn alle andern Schiffe ſich ſo ausgezeichnet, wie ſein eigenes, benommen hätten, etwas anders vorausſetzen, als daß dieſer tapfere Seemann wirklich daran dachte, ſeinen mächtigen Gegner wahrſcheinlich durch entern mit ſich fortzuführen. *)

---

*) Nicolas Biddle ſtammte von einer jener achtbaren Familien ab, die im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts zuerſt Weſt=Jerſey bevölkerten. Er war der ſechste Sohn von Biddle, aus derſelben Colonie, welcher vor der Geburt ſeines Sohnes (1750) in die Stadt Philadelphia übergezogen war Der junge Biddle kam in ſeinem dreizehnten Jahre auf's Meer, und von dieſem frühen Alter an widmete er ſich ſeinem Berufe mit Feuer und Standhaftigkeit. Nach mehreren Reiſen, auf welchen er durch Schiffbruch viel zu leiden hatte, kam er nach England und wurde vermittelſt ſeiner Empfehlungen als Seecadet auf einer britiſchen Kriegsſchaluppe, die von dem Capitain und ſpäteren Admiral Sterling commandirt war, aufgenommen. Ein merkwürdiges Ereigniß in dem Leben dieſes jungen Mannes iſt, daß er ſpäter auf eins der Schiffe, die nach dem Nordpol unter dem Capitain Phipps ſegelten, kam, wo er Nelſon fand, welcher, wie er, freiwillig diente. Beide wurden vom Commodore zu Befehlshabern einer Kriegsſchaluppe ernannt. Dies geſchah im Jahre 1773, und ſchon hatten die Mißhelligkeiten mit den Amerikanern begonnen. Im J. 1775 kehrte Biddle nach Hauſe zurück und bereitete ſich vor, das Loos ſeines Vaterlandes, es möge ausfallen, wie es wolle, zu theilen.

Im März 1777 wurde die amerikaniſche Brigg Cabot, unter Capitain Olney, von der britiſchen Fregatte Mil-

Der erſte Dienſt, zu welchem er berufen wurde, war das Commando der Galeere, Camden, welche, von der Colonie zur Vertheidigung des Delaware ausgerüſtet wurde. Dieſe Stellung verließ er, um in den Dienſt des Congreſſes zu treten. Er trat in die regelmäßige Marine ein, ſo wie ſie damals beſtand, und wurde mit dem Commando der Brigg Andrea Doria beauftragt. Mit dieſem Schiffe ſcheint er weder in dem Kampf gegen den Glasgow, bei welchem er anweſend war, noch in der Expedition gegen New-Providence beſonders betheiligt geweſen zu ſein. Seiner glücklichen Kreuzfahrt nach Oſten mit dem Doria iſt ſchon gedacht worden, und bei ſeiner Rückkehr wurde ihm der Randolph, von 32 Kanonen, auf welchem er umkam, anvertraut.

In dem Kampf gegen den Yarmouth wurde Capitain Biddle ſchwer am Schenkel verwundet, und man erzählt, daß im Augenblick, wo das Schiff in die Luft flog, er auf einem Stuhl geſeſſen habe, während der Chirurg ſeine Wunde unterſuchte. Er ſtarb in dem frühen Alter von 27 Jahren und zwar unvermählt, obgleich er ſchon damals mit einer Dame von Charleston verſprochen war.

Es iſt nicht daran zu zweifeln, daß Nicolas Biddle, wenn er am Leben geblieben, ein berühmter und wichtiger Mann geworden wäre. Er war feurig, ehrgeizig, furchtlos, verſtändig, ſtandhaft, und hatte demnach alle Eigenſchaften zu einem Seehelden, und ob er ſchon durch ſeine Familie einigen Einfluß genoß, verdankte er doch vielleicht die hohe Stellung, die er in ſo frühem Alter einnahm, eher ſeinem eignen Verdienſte. Selten wird eine ſo kurze Laufbahn glänzender ſein, denn obgleich keine Siege über regelmäßige Kreuzfahrer ſeine Bemühungen krönten, ſo war er doch immer glücklich bis zu dem Augenblick, wo er ſtarb. Sein Verluſt wurde mitten in der Aufregung und dem Glückswechſel einer Revolution ſchmerzlich empfunden, und kann kaum von denen, die den Einfluß, den ein ſolcher Mann auf eine im Entſtehen begriffene und ſchwache Marine ausüben kann, nicht gehörig gewürdigt werden.

ford ans Ufer der Küſte von Neu-Schottland getrieben und die Engländer drängten den Cabot ſo ſehr, daß man kaum noch Zeit hatte, die Mannſchaft ans Land zu bringen. Capitain Olney und ſeine Leute zogen ſich in die Wälder zurück; ſpäter entkamen ſie, indem ſie ſich eines Schooners bemächtigten, der ſie wohlbehalten nach Hauſe brachte.

Erſt nach langer Anſtrengung konnte der Feind den Cabot flott machen und ſpäter wurde er der engliſchen Marine einverleibt.

Kurze Zeit nach dieſem Verluſt oder am 19. April, wurde der Trumbull, von 28 Kanonen, unter Capitain Saltonstall von New-York angegriffen und nach einem harten Kampf nahm dieſes Schiff zwei bewaffnete Transportſchiffe, nebſt deren werthvollen Vorräthen, weg. In dieſem Gefecht kam der Feind ſchlimm davon und ſelbſt dem Trumbull wurden 7 Mann getödtet und 8 verwundet.

Der Hancock, von 22 Kanonen, unter Capitain Manly, nebſt dem Boſton, von 24, unter Capitain M'Niel, kämpfte mit dem Rainbow, von 44 Kanonen, unter Sir George Collier, der von der Brigg Victor unterſtützt wurde. Man könnte glauben, Capitain Manly hätte zuerſt den Feind angreifen wollen; allein da der Boſton ſich auf die Flucht begab, war der Hancock genöthigt, dieſem Beiſpiel zu folgen.

Der Rainbow verfolgte den Hancock, der nach einer langen und mühſamen Jagd, in welcher von beiden Sei-

ten die Seemannskunſt ſich auf's Glänzendſte bewährte, ſich zu ergeben genöthigt ſah. Capitain Manly wurde für den Verluſt ſeines Schiffes vor Gericht gezogen, jedoch ehrenvoll freigeſprochen, während Capitain M'Niel, weil er den Hancock verlaſſen hatte, ſeines Dienſtes verluſtig erklärt wurde. Der Hancock hatte nach einem heftigen Kampf die engliſche Fregatte Fox, von 28 Kanonen, vorher gekapert, die bei jener Gelegenheit jenes Schiff begleitet hatte, und von der Flore, von 32 Kanonen, wieder zurück erobert wurde. Wir bedauren ſehr, daß es uns nicht möglich iſt, eine authentiſche Darſtellung von dem Kampfe mittheilen zu können, in welchem der Fox weggenommen wurde.

Die Einnahme von Philadelphia durch die engliſche Armee, bewirkte in dieſem Jahr weſentliche Veränderungen im Seeweſen des Landes. Vor dieſer Zeit war der Delaware eine ſichere Zuflucht für alle Kreuzfahrer geweſen, und an ſeinen Ufern wurden unſere Schiffe ſicher und vortheilhaft gebaut. Die größte Stadt in den Vereinigten Staaten, Philadelphia, bot alle möglichen Mittel für dieſen Zweck, und ehe die britiſche Seemacht unter Sir William Howe erſchien, wurden viele Staats- und Privatkreuzer auf ihren Werften ausgerüſtet. Jenes wichtige Ereigniß änderte den Stand der Dinge gänzlich, und die Schiffe, welche ſich damals auf jenem Strome befanden, waren genöthigt, entweder Strom aufwärts zu flüchten oder, ſofern es ihnen möglich war, die hohe

See zu gewinnen. Unglücklicher Weiſe waren mehrere der Kraft des Geſetzes von 1775 angeſchafften Schiffe nicht im Stand, letzteres Mittel zu benutzen, und deshalb wurden ſie an verſchiedene Orte gebracht, die, wie man hoffte, die größte Sicherheit gewähren konnten.

Da ein Theil der amerikaniſchen Schiffe und Galeeren oberhalb, und der andere unterhalb der Stadt lag, ſo errichteten die Engländer gleich am Tag ihrer Ankunft Batterieen, um jeden Verkehr zwiſchen beiden Theilen zu hemmen. Sobald dieſes bemerkt wurde, machten der Delaware von 24 Kanonen unter Capitain Alexander, und der Andrea Doria von 14 Kanonen, unter dem Beiſtand einiger zur Marine und dem Staat Pennſylvanien gehörigen Schiffe eine Bewegung gerade dem Feinde gegenüber, und eröffneten ein Kanonenfeuer, um dieſe Werke zu zerſtören. Der Delaware war ſo ungünſtig ſtationirt, daß, als die Ebbe eintrat, er ſeicht lag und das Geſchütz unbrauchbar war. Einige Feldſtücke wurden auf ihn gerichtet und feuerten auf ihn in dieſem hülfloſen Zuſtand, wodurch er zur Uebergabe genöthigt wurde. Die andern Schiffe wurden zurückgetrieben.

Da nun den Engländern beſonders viel daran liegen mußte, den Fluß zu beherrſchen, ſo wandten ſie ihre ganze Aufmerkſamkeit auf die Werke unterhalb der Stadt. Ein erfolgloſer Landangriff auf Red Bank wurde von den Heſſen verſucht, dem bald ein anderer auf das Fort Mifflin folgte. Dieſer Angriff, da er der Seemacht

anvertraut war, verdient wieder unſere beſondere Aufmerkſamkeit. In der Abſicht die Capitulation oder die freiwillige Uebergabe des Fort Mifflin zu bewirken, ſammelten die Engländer ein Geſchwader leichter Schiffe, die nicht tief im Waſſer gingen, unter welchen ſich auch das Schiff Auguſta von 64 Kanonen, welches theilweiſe abgetakelt, und gleichſam wie eine ſchwimmende Batterie ausgerüſtet wurde, befand. Sobald die Truppen gegen Red Bank rückten, wie wir es erwähnt haben, ſetzten ſich die Schiffe in Bewegung, allein einige ſpaniſche Reiter, welche im Fluß geankert lagen, hatten der Strömung eine andere Richtung gegeben, wodurch bald die Auguſta und die Kriegsſchaluppe Merlin in eine ungünſtige Stellung gebracht wurden. Es begann nun ein Feuer zwiſchen den übrigen Schiffen und den amerikaniſchen Feſtungswerken und Galeeren, das aber bald beim Eintritt der Nacht aufhörte. Am folgenden Tag wurde es mit neuer Stärke wieder begonnen; der Roebuck von 44 Kanonen, die Iſis von 32, die Pearl von 32, und der Liverpool von 28 nahmen außer der Auguſta und dem Merlin Theil an dieſem Kampf. Brander wurden von Seiten der Amerikaner ohne Wirkung gebraucht, allein das Kanonenfeuer wurde heftiger. Man ſagt, daß während des ſtärkſten Feuers gepreßtes Heu, welches in die Windviering geſtopft worden war, um das Schiff ſchußfeſt zu machen, in Feuer gerieth und das Schiff in hellen Flammen aufloderte. Man mußte nun die andern Schiffe

entfernen, damit ſie nicht in einem ſo engen Paſſe bei der Exploſion beſchädigt wurden, und der Angriff ward aufgegeben. Die Auguſta flog in die Luft, und der Merlin, den die Engländer angeſteckt hatten, theilte ihr Schickſal. Viele Leute von der Mannſchaft der Auguſta kamen um, da die ſchnelle Verbreitung des Feuers jeden Verſuch zur Flucht vereitelte. Ein zweiter beſſer überlegter Angriff nöthigte kurz nachher die Amerikaner ihre Werke zu verlaſſen, nachdem der Feind das ganze Ufer von den Vorgebirgen bis zur Stadt beſetzt hatte. Dieſe Umſtände bewogen die Amerikaner die wenigen Schiffe, die unterhalb Philadelphia noch übrig blieben, unter welchen ſich der amerikaniſche Andrea Doria von 14 Kanonen, der Schoner Wasp von 8 und vielleicht auch der Hornet von 10 gehörten, zu zerſtören, obſchon die Galeeren am Jerſey-Ufer im Stand geweſen wären zu entkommen.

Während dieſe wichtigen Bewegungen in den mittleren Staaten vor ſich gingen, lief der Raleigh, eine mit Zwölfpfündnern bewaffnete Fregatte, welche Kraft des Geſetzes von 1775 in New-Hampſhire erbaut worden war, zum erſten Mal aus. Sie wurde von Capitain Thomſon commandirt, der in der Marine die ſechſte Stelle einnimmt, und ſegelte in Geſellſchaft des Alfred von 24 Kanonen, unter Capitain Hinman ab. Dieſe beiden Schiffe, die gering bewaffnet waren, fuhren nach

Frankreich, von wo militäriſche Vorräthe nach Amerika gebracht werden ſollten.

Der Raleigh und der Alfred entfernten ſich glücklich von der Küſte und erbeuteten während der erſten Tage ihrer Ueberfahrt Mehreres von unbedeutendem Werth. Sie überwältigten und nahmen am 2. September die Schnaue Nancy weg, welche am Tag zuvor von der nach den luvwärts liegenden Inſeln fahrenden Flotte zurückgelaſſen worden war. Als Capitain Thomſon von den Gefangenen die Lage des Weſtindienfahrers erfahren hatte, ſegelte er demſelben nach.

Die Flotte war vom Camel, Dreid, Weaſel und Graſhopper begleitet; das erſte Schiff ſoll mit Zwölfpfündnern bewaffnet geweſen ſein. Am folgenden Tage oder am 3. September 1777, konnte man von der Maſtſpitze des Raleigh die Flotte bemerken, und bei Sonnenuntergang hatte man ſich ihr ſo weit genähert, daß man die ſechszig Segel zählen und die Stellung der Marineſoldaten unterſcheiden konnte. Durch die Gefangenen war der Capitain mit dem Signal der Flotte bekannt geworden; und er gab nun die wohlbekannten Zeichen dem Alfred, als gehörten ſie Beide zu dem Zuge. Als es dunkel wurde, ſprach er mit dem Schiffe, das ihn begleitete, und erſuchte den Befehlshaber ſich nahe bei ihm zu halten, da er die Abſicht hätte ſich mitten unter die feindlichen Schiffe zu wagen und auf den Commodore

anzulegen. In dieſem Augenblicke waren beide amerikaniſche Schiffe luvwärts aber etwas zurück.

Im Verlauf der Nacht nahm der Wind eine nördliche Richtung, und ſchralte für die Flotte, die amerikaniſchen Schiffe dagegen kamen dadurch unter den Wind. Bei Tagesanbruch blies der Wind friſcher und man mußte ſchneller ſegeln, als es der Alfred, der ſchwach gebaut war, ertragen konnte. Nun zeigte ſich ein Beiſpiel jener unglücklichen Folgen, welche zwei ungleiche Schiffe in demſelben Geſchwader oder zwei Offiziere, die nicht in derſelben Schule gebildet wurden, treffen müſſen. Der Alfred unterlag ſeinem Segelwerk; während der Raleigh mit doppelt gerefften Marsſegeln ſtattlich in die Flotte drang, war der erſtere genöthigt, mehr als eine Stunde unter dem Wind zurückzubleiben. Capitain Thomſon wagte es nicht die Segel einzuziehen, aus Furcht, Verdacht zu erwecken und da er die Hoffnung aufgeben mußte, von dem Alfred unterſtützt zu werden, ſtand er allein unter den engliſchen Schiffen und ſtampfte *), wodurch er den Kauffahrteiſchiffen, die hinter ihm waren, geſtattete, ſich weiter von ihm zu entfernen. Als Capitain Thomſon ſeinen Plan gemacht hatte, braßte er ab, ſtand

*) Stampfen nennt man in der nautiſchen Sprache eine ſchwankende Bewegung des Schiffes in hohler See nach der Richtung ſeiner Länge. Fallen die Schiffe bei dieſer Bewegung gewöhnlich vorne tiefer als hinten, ſo iſt dieſe Schwankung eigentlich diejenige, welche man ſchlechtweg das Stampfen nennt.

mitten in den feindlichen Schiffen und luvte gegen das Kriegsſchiff, welches am meiſten luvwärts ſtand, an. Während er dieſes that, ſprach er mit mehreren auf den Kauffahrteiſchiffen befindlichen Kaufleuten und indem er die Signale des Commodors wiederholte, ertheilte er ihnen, als gehöre er ſelbſt zur Flotte, Befehle, wie ſie ſteuern ſollten. Bis zu dieſem Augenblick ſcheint der Raleigh jeder Entdeckung entgangen zu ſein. Auch waren an ihm keine Zeichen von feindſeligen Vorbereitungen ſichtbar; ſeine Kanonen waren feſtgebunden und die Schuber herabgelaſſen. Als der Raleigh eine windgünſtige Stellung eingenommen hatte, ſegelte er das Kriegsſchiff entlang vorbei und hielt, nur noch einen Piſtolenſchuß weit entfernt, plötzlich an, richtete die Kanonen, hißte ſeine Flagge auf und befahl dem Feind, ſich zu ergeben. Das engliſche Schiff war ſo völlig überraſcht, daß es dieſe Aufforderung in große Verwirrung brachte und man ſogar die Segel ſchon zu ſtreichen anfing. Der Raleigh benutzte dieſen günſtigen Augenblick, um eine volle Ladung abzufeuern, die nur ſchwach erwiedert wurde. Der Feind ward bald von ſeinen Kanonen zurückgetrieben; dagegen feuerte der Raleigh innerhalb 20 Minuten zwölfmal ſeine ganze Ladung gegen das engliſche Schiff und erhielt kaum einen einzigen Schuß zurück. Eine ſtarke Brandung machte das Zielen unſicher, allein es iſt gewiß, daß das engliſche Schiff bedeutend beſchädigt wurde und dieß um ſo mehr, da es dem Raleigh an Stärke nachſtand.

Ein Windſtoß drang plötzlich zwiſchen die beiden kämpfenden Schiffe ein. Als er vorüber war, ſah man das Convoy nach allen Richtungen ſteuern; die Unordnung war ſehr groß, allein die Kriegsſchiffe, nebſt einzelnen gut bewaffneten Weſtindienfahrern wandten durch den Wind und hielten auf den Raleigh ab; ihre Abſicht, den Kampf zu beginnen, war nicht zu verkennen. Die Fregatte hielt ſich an ihren Gegner ſo lange an, bis die andern Schiffe ſo nahe waren, daß es durchaus nothwendig wurde ſich zu entfernen; dann eilte ſie unter dem Winde und erreichte den Alfred. Hier nahm ſie bei, und erwartete den Feind; allein, da es faſt dunkel war, wandte der engliſche Commodore durch den Wind, und ſegelte nach ſeinem Convoy. Der Raleigh und der Alfred blieben mehrere Tage in der Nähe dieſer Flotte; da aber keine Aufforderung die Schiffe zum Kampf bewegen konnte, ſo ſegelten die Amerikaner wieder weiter.

Man erfuhr, daß das Schiff, welches mit dem Raleigh kämpfte, der Druid, von 20 Kanonen, geweſen war. Es wurde ſehr beſchädigt, und nach dem officiellen Berichte des Befehlshabers wurden 6 Mann getödtet, und 26 verwundet. Von den letztern ſtarben fünf kurz nach dem Gefechte, auch befand ſich Capitain Cartaret unter den Verwundeten. Da der Druid ſeine Fahrt nicht fortſetzen konnte, kehrte er nach England zurück.

Bei dieſer Gelegenheit legte Capitain Thomſon eigenthümliche Geſinnungen an den Tag; denn er hätte recht

gut ein halb Dutzend Kauffahrtheifahrer wegkapern können; allein er ſcheint nach dem Grundſatz gehandelt zu haben, daß Kriegsſchiffe vor Allem Kriegsſchiffe aufſuchen müſſen. Drei Mann wurden in dieſem Gefecht auf dem Raleigh getödtet oder verwundet, im Uebrigen ward das Schiff wenig beſchädigt.

Während des Jahres 1777 verlor der engliſche Handel 476 Segel, unter welchen einige ſehr werthvolle ſich befanden; und außerdem mußte die Regierung eine Seemacht von ungefähr 70 Segel, mit welchen ſie die amerikaniſchen Küſten hüteten, unterhalten. Jedoch fiel mancher amerikaniſche Privatkaper in ihre Hände, und ſchon fing, eine Folge der zahlloſen Matroſen, welche in engliſchen Gefängniſſen ſchmachteten, der Mangel an Seemännern an fühlbar zu werden. Am 14. Juni deſſelben Jahres beſtimmte endlich der Congreß, daß die Flagge der Nation aus Sternen und Streifen beſtehen ſollte.

In dieſem Jahre geſchah es auch, daß Buſhnel mehrere mißlungene Verſuche machte, die engliſchen Schiffe von unten auf vermittelſt der Torpedös in die Luft zu ſprengen, eine Art Kriegsführung, deren gänzliches Mißlingen man nicht im Geringſten bedauern kann.

Achtes Kapitel.

Erfreuliche Ausſichten für Amerika's Unabhängigkeit. — Aenderungen in der Politik der Vereinigten Staaten in Bezug auf die Marine. — Die Alliance. — Heldenthat der Providence. — Capitain Jones Barry. — Wegnahme des Alfred. — Capitain Nicholſon. — Verluſt der Virginia. — Verfahren der Engländer im Delaware. — Thaten des Paul Jones, als Befehlshaber des Ranger, in den europäiſchen Gewäſſern. — Verſuch, den „Earl of Selkirk" zu fangen. — Kampf zwiſchen dem Drake und Ranger. — Der Drake wird weggenommen. — Silas Talbot. — Erſcheinung einer franzöſiſchen Flotte in Newport. — Zuſtand der amerikaniſchen Marine. — Wegnahmen.

Das Jahr 1778 eröffnete ſich mit ſchönen Ausſichten für die große Sache der amerikaniſchen Unabhängigkeit. Die Wegnahme von Burgoyne und die wachſenden Mißhelligkeiten in Europa ſtellten ein Bündniß mit Frankreich und einen europäiſchen Krieg täglich als wahrſcheinlicher dar. Dies verwirklichte ſich auch kurz darauf, und von dieſem Augenblicke an veränderte ſich die Politik der Vereinigten Staaten in Bezug auf ihre Marine gänzlich. Vor dieſem wichtigen Ereigniſſe hatte der Congreß oft die Nothwendigkeit eingeſehen, ſtärkere Schiffe erbauen zu laſſen oder anzukaufen, um jener unumſchränkten Controlle, welche der Feind in den nächſten Gewäſſern des Landes ausübte, ein Ende zu machen.

Dieſe Controlle beſchränkte ſich nicht auf die Küſten, da zwei oder drei ſchwere Fregatten hingereicht hätten,

den Eingang in die verſchiedenen Bais und Meerengen vom Anfang des Kampfes bis zu deſſen Ende zu verſperren. Sobald der Krieg zwiſchen England und Frankreich ausgebrochen war, erſchien die franzöſiſche Flotte in den amerikaniſchen Gewäſſern und befreite einigermaßen das Land von einer Kriegführung, die für ein damals ſo armes Volk, das ausgedehnte Küſten bewohnte, ſehr drückend war.

Da die Beſatzung von New-York und Philadelphia mehrere neue Fregatten am Auslaufen gehindert, oder ſogar ihre baldige Zerſtörung verurſacht hatte, bemühte ſich der Congreß, die entſtandene Lücke dadurch auszufüllen, daß er die Erbauung oder den Ankauf anderer Schiffe auf Punkten, wo ſie vor ſolchem Unglück ſicher waren, anordnete.

Zu dieſen Schiffen gehörte die Alliance, von 32 Kanonen, die Confederacy, von 32 Kanonen, der Deane (ſpäter Hogue genannt), von 32 Kanonen, und die Queen of France, von 28 Kanonen, alle fregattenförmig gebaut, ſowie die Kriegsſchaluppen Ranger, Gates und Saratoga. Dazu kamen noch einige andere Schiffe, die in Europa entweder gekauft oder geliehen wurden. Dieſer werden wir an der gehörigen Stelle Erwähnung thun. Die Alliance, welche, wie es der Name beſagt, zur Zeit des Bündniſſes mit Frankreich vom Stapel lief, war während des Revolutionskrieges das Lieblingsſchiff der amerikaniſchen Marine und man kann wohl ſagen, der

ganzen amerikaniſchen Nation, da ſie in der öffentlichen Meinung ſo viel, als ſpäter ihre gefeierte Nachfolgerin, „die Conſtruction,“ galt. Es war ein prachtvolles und äußerſt ſchnelles Schiff; allein, wie wir ſpäter ſehen werden, leiſtete es weniger, als unter andern Umſtänden es hätte leiſten können, da man den Fehlgriff begangen hatte, daſſelbe der Führung eines in den Dienſt getretenen franzöſiſchen Offiziers zu übergeben, und zwar aus der alleinigen Abſicht, dem neuen Bundesgenoſſen der Republik eine Artigkeit zu erweiſen. Dieſe unglückſelige Wahl rief Meuterei, Unzufriedenheit unter den Offizieren und zuletzt ſogar ernſte Unordnungen hervor. Die Alliance war zu Salisburg in Maſſachuſetts, einer berühmten, ſchon im ſiebzehnten Jahrhundert bekannten Bauſtation, erbaut worden.

Die Seeoperationen eröffneten ſich in dieſem Jahre mit einer kleinen Heldenthat, welche von der amerikaniſchen Schaluppe Providence, von 12 Kanonen, unter Capitain Rathbone verrichtet wurde. Dieſes Schiff führte nur Vierpfündner und man behauptet, daß damals die Mannſchaft nur aus 50 Mann beſtand. Trotz dieſer geringen Bewaffnung landete der Capitain Rathbone an der Spitze von 25 Mann auf der Inſel New-Providence. Einige amerikaniſche Gefangene, nicht einmal 30 an der Zahl, vereinigten ſich mit ihm und während ein Privatkaper, von 16 Kanonen, mit einer Mannſchaft von faſt 50 Mann im Hafen lag, bemächtigte er ſich der Forts,

ſetzte ſich in den Beſitz aller Vorräthe und war buchſtäblich Herr des Platzes. Die ſechs Schiffe, welche ſich im Hafen befanden, fielen in ſeine Hände und ein Verſuch von Seiten der bewaffneten Bevölkerung der Stadt, ihn zu überwältigen, wurde durch die Drohung, die Stadt zu verbrennen, unterdrückt. Eine engliſche Kriegsſchaluppe zeigte ſich plötzlich an dem Eingang des Hafens; allein als ſie bemerkte, daß der Feind im Beſitz der Feſtungswerke ſei, ſegelte ſie weiter, nachdem ſie von den Amerikanern beſchoſſen wurde. Am folgenden Tag erhob ſich das Volk mit ſolcher Kraft, daß die Sicherheit der Mannſchaft und des Schiffes von Capitain Rathbone gefährdet wurden. Er ließ die Kanonen der Feſtung vernageln, alle Munition und kleinere Waffen fortſchaffen, verbrannte zwei der erbeuteten Schiffe und ſegelte mit den übrigen, ohne einen Mann zurück zu laſſen, ab. Bei dieſer gewagten Unternehmung hatten ſich die Amerikaner zwei Tage als Herrn des Platzes behauptet.

Wir haben ſchon vom Capitain Jones Barry und deſſen heldenmüthiger That auf dem Lexington, von 14 Kanonen, auf der Höhe der Vorgebirge von Virginien geſprochen. Auch iſt die Wegnahme des Edward deshalb zu erwähnen, weil er das erſte Schiff war, welches mit einem amerikaniſchen Kreuzer einen regelmäßigen Kampf beſtand. Jones Barry wurde als ſiebenter Capitain durch die Regulirung im October 1776 in die Rangliſte eingetragen und es wurde ihm das Commando auf dem

Effingham, von 28 Kanonen, der damals zu Philadelphia gebaut wurde, anvertraut. Der Effingham war eins der Schiffe, die, um der engliſchen Armee zu entgehen, den Delaware aufwärts gebracht wurden; dieſer wackere Offizier, eines unthätigen Lebens müde, ſann auf einen Plan, ſtromabwärts zu kommen, in der Hoffnung, einige feindliche Schiffe, welche ober- oder unterhalb der Stadt vor Anker lagen, beſchädigen zu können. Er nahm vier Boote mit ſich und ſegelte mit der Fluth ſtromabwärts. Als er im Angeſicht der Stadt ankam, wurde man auf ihn aufmerkſam; allein in einem Nu waren die Schiffe ungefährdet vorbeigefahren. Vor Port Penn lag ein feindlicher Schooner, mit 10 Kanonen, nebſt vier Transportſchiffen, die mit einer für die engliſche Armee beſtimmten Fracht beladen waren. Der Schooner wurde ohne Verluſt genommen und die Transportſchiffe fielen ebenfalls in die Hände der Amerikaner. Zwei engliſche Kreuzer zeigten ſich bald darauf im Fluſſe, weshalb Capitain Barry ſeine erbeuteten Schiffe vernichtete und ſich, ohnen Einen Mann zu verlieren, ans Land rettete.

Um in unſerer Erzählung die Zeitordnung einzuhalten, kehren wir zu den Bewegungen der von Capitän Thomſon commandirten Schiffe, dem Raleigh und Alfred zurück. Nachdem dieſe Schiffe Kriegsvorräthe in Frankreich geladen hatten, ſegelten ſie wieder nach Amerika zurück; ſie machten jedoch einen Umweg ſüdwärts, wie

es damals von allen zu ſolchem Zweck gebrauchten Kreuzern geſchah, damit ſie den größeren feindlichen Schiffen entgehen und auf der Fahrt einige kleineren Beute mitnehmen konnten. Sie ſegelten im Februar 1778 von Lorient weg und am 9. März wurden ſie von den engliſchen Schiffen Ariadne und Ceres verfolgt. Der Letzteren gelang es, den Alfred an der Seite zu erreichen und ihn zu überfallen, während der Raleigh in einiger Entfernung blieb. Da der Alfred den Kampf für fruchtlos hielt, ſo ſtrich er nach Abfeuerung einiger Lagen die Segel. Doch dem Raleigh, obſchon er hart von den Verfolgern gedrängt war, gelang es zu entſchlüpfen. Capitain Thomſon wurde in den damaligen Zeitungen getadelt, daß er ſeinem Gefährten nicht beigeſtanden habe, und es ſcheint, daß ein Anderer das Commando ſeines Schiffs übernehmen mußte, bis das Gericht über ſein Verfahren ein Urtheil gefällt hatte.

Die engliſchen Berichte geben die Bewaffnung des Alfred im Augenblick der Wegnahme auf 20 Neunpfündner an, was uns einen genaueren Begriff von dem eigentlichen Beſtand eines bei der Errichtung der Marine ſo wichtigen Schiffes geben kann. 20 Neunpfündner würden es kaum über den Rang eines engliſchen Schiffes von 20 Kanonen erheben, wenn man auch noch zugäbe, daß es einige Sechspfündner am Hinter- und Vordercaſtell hatte; dies war wahrſcheinlich der eigentliche Rang, welchen ſowohl der Alfred als der Columbus einnahmen,

troß dem, daß dieſe Schiffe als Achtundzwanziger, ſogar als Zweiunddreißiger in den früheren Berichten erſcheinen. Man darf aber nicht vergeſſen, daß dieſe Neigung die Mittel des Landes durch Vergrößerung der Seemacht zu übertreiben, ſtets einem noch kindlichen und aufkeimenden Volke eigenthümlich war, und daß dieſer Fehler nicht allein in den Volksberichten während der Revolution, ſondern auch ſpäter in der Geſchichte der Vereinigten Staaten zu finden iſt.

Unter den durch das Geſetz von 1775 angeordneten Fregatten befand ſich auch die Virginia von 28 Kanonen, welche in Maryland erbaut worden war. Sie wurde dem Capitain James Nicholſon anvertraut, dem älteſten auf der Liſte verzeichneten Capitain, einem Offizier, der ſchon als er in der Provinzialmarine von Maryland diente, viel Geſchicklichkeit und Muth in einem Kampf mit einem feindlichen kleineren Fahrzeuge (Tender) bewieſen hatte. Die unſeligen Schwierigkeiten, welche damals alle öffentlichen Maßregeln und eine wachſame Blokirung hemmten, hinderten die Virginia vor dem Frühling dieſes Jahres in See zu gehen, bis ſie endlich am 30. März nach vollendeter Bemannung und Bewaffnung den Verſuch zum Auslaufen machte.

Die Fregatte ſcheint den Cheſapeake abwärts einem andern Schiffe gefolgt zu ſein, in der Meinung, daß der damalige beſte Steuermann daſſelbe lenke. Ungefähr um 3 Uhr Morgens ſtieß ſie auf dem Mittelgrund auf, wo

ſie durch das Manövriren das Steuerruder verlor. Sogleich wurde das Schiff geankert. Der anbrechende Tag zeigte zwei engliſche Seeſchiffe in geringer Entfernung. Da eilte Capitain Nicholſon mit ſeinen Papieren an's Land und das Schiff fiel in die Hände der Engländer. Die Sache wurde auf Anordnung des Congreſſes unterſucht und Capitain Nicholſon von jedem Tadel freigeſprochen. Dieſe Handlung eines Anführers, der unter ſolchen Umſtänden ſein Schiff verläßt, wurde damals verſchieden ausgelegt, jedoch leuchtet aus dem Ergebniß die Wahrſcheinlichkeit hervor, daß nicht allgemein bekannte wichtigere Gründe dieſen wackeren Seemann zu dieſem Schritte beſtimmt haben. Ein gerichtliches Urtheil erſchien nicht als nothwendig und ſpäter focht Capitain Nicholſon noch in zwei der merkwürdigſten Kämpfe dieſes Krieges, obgleich in keinem glücklich, mit.

Das Verdienſt eines Anführers kann nicht immer nach dem Maßſtab des Erfolgs geſchätzt werden, am allerwenigſten in einem Berufe, der mit ſo manchem, was außerhalb des Bereichs der menſchlichen Kräfte und Leiſtungen liegt, verknüpft iſt. Ein unerwarteter Windſtoß, der plötzliche Verluſt eines wichtigen Spieren oder die unglückſelige Beſchädigung, welche ein einziger Schuß verurſacht, kann die beſten Pläne zu Schande machen oder das vollkommenſte Schiff ſchwächen; im Erſetzen dieſer Mängel, in der Standhaftigkeit, in der Ordnung, in dem Gehorſam, mit welchen dieſe Unfälle ertragen

werden, zeigen Seeoffiziere und Seeſoldaten ebenſowohl, als in dem glücklicheren Erfolg eines Angriffs, ihre große Ueberlegenheit über die ungeſtüme und verwirrte Bewegung derer, welchen es an dieſen für die Disciplin ſo wichtigen Eigenſchaften mangelt.

Wir verlaſſen nun den Ocean auf einen Augenblick und richten unſere Blicke wiederum auf das Verfahren des Feindes im Delaware. In den erſten Tagen des Mai ſegelte eine Expedition, unter dem Befehle des Major Maitland, von Philadelphia ab und fuhr ſtromaufwärts, in der Abſicht, jedes amerikaniſche Fahrzeug zu vernichten, welches der dort einfallenden und glücklichen feindlichen Armee zu entkommen geſucht hatte.

Die Flotte beſtand aus den Schonern Viper und Pembroke, aus den Galeeren Huſſar, Kornwallis, Ferret und Philadelphia, ſodann aus vier Kanonen- und aus 18 flachen Booten, unter dem Commando des Capitain Henry, der zur engliſchen Marine gehörte. Die Truppen beſtanden aus dem zweiten Bataillon der leichten Infanterie mit zwei Feldſtücken. Nachdem ſie ſtromaufwärts bis oberhalb Briſtol gelangt waren, landeten ſie ohne Widerſtand unter dem Schutz der Kanonen der kleinen Flotte. In der That ſcheinen damals die Amerikaner nicht im Stande geweſen zu ſein, ſich den Engländern zu widerſetzen, und wenn ſie auch Widerſtand leiſten konnten, war dieſer ſo unbedeutend, daß kein ernſter Kampf ſich daraus entſpann. Der Waſhington,

von 32 Kanonen und der Effingham, von 28 Kanonen, welche beide in Philadelphia gebaut waren, aber nie ausliefen, wurden verbrannt. Dieſe Schiffe waren ſogar nie bewaffnet. Es wurden dort noch mehrere andere Privat- wie Kauffahrtheiſchiffe zerſtört und die Abtheilung, welche in die Bucht Croswell gelangte, worunter ſich auch das Privatſchiff Sturdy Beggar, von 18 Kanonen und 8 andere Schiffe befanden, wurden angeſteckt und verbrannt. Den nächſten Tag kamen die Engländer nach Bile's Island und verbrannten noch ſechs Barken, von welchen vier für Kanonen eingerichtet waren. Als ſie zu Land nach Briſtol herunter kamen, wurde ferner ein Schiff und eine Brigg zerſtört. Darauf wurden von den Galeeren vier neue Schiffe, eine neue Brigg und ein alter Schooner verbrannt und das Detaſchement kehrte nach Philadelphia zurück, ohne einen einzigen Mann verloren zuh aben. Durch dieſen Ueberfall verloren die Amerikaner wieder zwei von den nach dem Geſetz von 1775 gebauten Fregatten und wenn es auch ſchwer iſt, ſo unbedeutende Thatſache zu beſtätigen, ſo glauben wir, daß zwei oder drei der kleinſten Kreuzer, die bei der Bildung der Marine in die Liſte eingetragen wurden, von den Engländern bei dieſer Gelegenheit zerſtört worden ſind. Von den Schiffen Hornet, Sachem, Independence und Musquito hat man nach dieſer Periode nichts mehr erfahren und ſind ſie bei dieſer Expedition nicht verbrannt worden, ſo iſt es wahrſcheinlich, daß ſie alle

mit dem Waſp im Jahr 1777 verbrannten. Nicht eine einzige feindliche Fregatte wurde zum Erſatz für dieſe verlorenen Schiffe in den Hafen gebracht, obgleich der Fox, von 28 Kanonen, gekapert wurde. Zu derſelben Zeit erſchien der berühmte Paul Jones als Anführer des Ranger, von 18 Kanonen, in den europäiſchen Gewäſſern. Dieſer Seemann hatte durch ſein Benehmen als Lieutenant auf dem Alfred, durch das Commando auf demſelben Schiffe, ſowie auch als Capitain der Providence, von 12 Kanonen, die allgemeine Aufmerkſamkeit auf ſich gezogen. Die amerikaniſche Regierung war durch die Remonſtrationen der Engländer ſo vorſichtig geworden, daß dem Ranger der Befehl ertheilt wurde, ſeine Bewaffnung während ſeines Aufenthalts in Frankreich zu verbergen. Dieſes, der Beſchreibung nach, ranke und ſchwere Schiff wurde von dem Marinecomité eines ſo guten Offiziers nicht für würdig gehalten, und man verſprach ihm ein beſſeres Schiff. Allein die dringenden Umſtände des Dienſtes erlaubten nicht, dieſes Verſprechen zu erfüllen und nach langem Zögern fand ſich der Capitain, um nicht müßig zu ſein, genöthigt, dieſes Commando anzunehmen. Dennoch ſagt man, ſei er nach Europa in der Hoffnung geſegelt, den Indien zu bekommen; aber dieſes Schiff war ſchon vor Jones Ankunft dem König von Frankreich angeboten worden. Nachdem Capitain Jones ſein Schiff in Breſt hatte ausbeſſern laſſen, ſegelte er am 10. April 1778 aus dieſem Hafen,

um in dem irländiſchen Kanal zu kreuzen. Als der Ranger an den Küſten vorbei ſegelte, machte er verſchiedene Beuten, und Capitain Jones, als er die Höhe von Whitehaven erreicht hatte, beſchloß am 17. den Verſuch zu machen, die Kohlenſchiffe, die den engen Hafen ausfüllten, zu verbrennen. Das Wetter hinderte ihn jedoch an der Ausführung dieſes Vorhabens und das Schiff erreichte die Höhe von der Glentine Bai auf der ſchottiſchen Küſte, wo es vergebens ein mit öffentlichen Geldern befrachtetes Schiff verfolgte.

Nachdem der Ranger die Küſte von Schottland verlaſſen hatte, kreuzte er vor Irland und als er die Höhe von Carrickfergus erreichte, kamen einige Fiſcher an Bord, von denen Capitain Jones erfuhr, daß das Schiff, welches in der Rhede vor Anker lag, die Kriegsſchaluppe Drake, unter Capitain Burden, ſei, deſſen Stärke der des Ranger ungefähr gleich kam, und ſogleich faßte Paul Jones den Entſchluß, einzulaufen und daſſelbe wegzunehmen. Alle Vorkehrungen wurden getroffen, und man erwartete nur die Dunkelheit, die den Verſuch begünſtigen ſollte. Der Wind blies während der Nacht friſch; allein als die paſſende Stunde gekommen, ſtand der Ranger vor der Rhede und hatte gerade die Höhe des feindlichen Schiffes erreicht. Die Befehle des Capitains gingen dahin, das Ankertau des Drake niederzudrücken und Anker auf deſſen Backen zu werfen, wodurch er ſein eigenes Schiff zu ſichern und das Reſultat abzuwarten

beabſichtigte. Man hatte aber aus Verſehen den Anker nicht zu gehöriger Zeit gehen laſſen und anſtatt die gewünſchte Stellung zu erhalten, konnte der Ranger nicht eher eingehalten werden, bis er in einer Entfernung von einer halben Taulänge von dem Drake getrieben worden war. Capitain Jones, als er ſeinen Zweck mißlungen ſah, befahl das Tau zu kappen; das Schiff trieb nun rückwärts, ſpannte ſeine Segel auf und preßte ſo ſchnell als möglich wiederum den Wind. Der Sturm nahm zu und nur mit vieler Mühe konnte der Ranger an dem Lande vorbeikommen und den Kanal wieder gewinnen.

Capitain Jones ſtand nun auf der Höhe der engliſchen Küſte und da er den Augenblick für günſtig hielt, verſuchte er ſeinen früheren Plan auszuführen, in den Whitehaven einzudringen. Zwei Detaſchements landeten in der Nacht, die Feſtungswerke wurden weggenommen, die Kanonen vernagelt, und die wenigen Wachtpoſten gefangen gehalten. Während des ganzen Vorgangs ſtand Capitain Jones an der Spitze ſeiner Leute, da er, weil er ſchon früher aus dieſem Hafen ausgelaufen, mit der Lokalität vertraut war. Ein Zufall, der beide Detaſchements traf, hätte beinahe dieſes Unternehmen gleich am Anfang vereitelt. Sie hatten nämlich Lichter in Laternen ſowohl zum leuchten als zum anzünden mitgebracht, und da ſie nun den letztern Gebrauch davon machen wollten, fand es ſich, daß ſie alle ausgebrannt waren. Als der

Morgen dämmerte, kam das Detaſchement, das von dem Lieutenant Wallingford commandirt war, unverrichteter Sache an ſein Boot zurück, während Capitain Jones nach einem abgelegenen Hauſe ſchickte und ein Licht erhielt. Er näherte ſich einem großen Schiffe, legte Feuer an deſſen Hintertheil an und nachdem er ein Fäßchen Theer darüber gehängt hatte, gerieth das Schiff bald in Flammen. Weil nun dieſes Schiff bei eingetretener Ebbe mitten unter hundert andern hoch und im Trocknen lag, ſo ſchmeichelte ſich der Capitain Jones, ſeine Rache für alle die Beute, die der Feind ſo frech auf den amerikaniſchen Küſten gemacht hatte, kühlen zu können. Allein gerade in dieſem Augenblick wurde Allarm geſchlagen und man ſah, wie die ganze Bevölkerung auf der nahen Anhöhe ſich verſammelte oder wie ſie haufenweiſe ſich nach den Schiffen ſtürzte. Sie wurde aber durch die Drohungen der Uebermacht leicht zurück getrieben und nachdem der Capitain Jones noch ſo lang anweſend geblieben war, als er es zur Verbreitung des Brandes nöthig hielt, zog er ſich in ſeinen Booten zurück und ruderte nach ſeinem Schiff. Einige Kanonen wurden auf die Boote abgefeuert, allein ohne Wirkung; mit beſſerem Erfolg ſuchten die Bewohner von Whitehaven das Feuer zu löſchen, ehe es zu weit um ſich griff.

Die Kühnheit und die Ausführung dieſer That verbreitete Schrecken auf der ganzen engliſchen Küſte, und von jener Zeit bis auf den heutigen Tag iſt den Bewoh-

nern von Whitehaven der Name Jones mit dem Begriff von Kühnheit und Gefahr gleichbedeutend.

Während Capitain Jones, der in dieſer Gegend geboren war, mit der größten Kühnheit in Mitte der engliſchen Gewäſſer oft im Angeſicht aller drei Königreiche kreuzte, beſchloß er den Earl of Selkirk gefangen zu nehmen, welcher auf der Inſel St. Mary, nicht weit von der Mündung der Dee in den Canal, einen Landſitz hatte. Ein Detaſchement landete, nahm das Haus in Beſitz, allein der Beſitzer war abweſend. Der Offizier, welcher die Boote commandirte, vergaß ſich ſo weit, daß er eine Menge Silbergeſchirr der Familie mitnahm und zwar ohne daß eine Veranlaſſung zur Beleidigung und Inſultirung vorhanden war. Dieſes Silberzeug, welches nicht den Werth von 100 Pfund Sterling überſtieg, wurde ſpäter vom Capitain Jones der Schiffsmannſchaft abgekauft und der Lady Selkirk mit einem Brief, der ſein Bedauern und ſeine Entſchuldigung ausdrückte, zurückgeſchickt.

Nach dieſer Landung ſteuerte der Ranger von Neuem nach Irland, weil der Capitain Jones ſeine Abſicht auf den Drake nicht aufgeben wollte. Die Höhe von Carrickfergus wurde am 24. wieder erreicht. Der Commandant des Drake ſchickte in einem Boote einen Offizier ab, um ſich nach dem fremden Schiffe zu erkundigen. Vermittelſt eines gewandten Manövers zeigte der Ranger dem ſich nähernden Fahrzeug ſtets ſeinen Spiegel, und als

der commandirende Offizier des Boots, obſchon mit einem Fernglas bewaffnet, nur das Hintertheil des Ranger ſehen konnte, ſo ſtand es nicht mehr in ſeiner Macht zu verhindern, daß er umgangen und gefangen wurde. Von den Gefangenen erfuhr nun Capitain Jones, welche in Belfaſt von ſeiner Landung auf Whitehaven und auf der Inſel St. Mary gehört hatten, daß die Mannſchaft des Drake die Anker gelichtet hätte, die er bei ſeinem Angriff auf letzteres Schiff eingebüßt hatte.

Unter dieſen Umſtänden vermuthete Capitain Jones, daß der Capitän des Drake nicht lange zögern würde, ſein Boot aufzuſuchen, eine Erwartung, die bald durch das Erſcheinen des engliſchen Schiffs verwirklicht wurde. Der Ranger braßte voll und entfernte ſich von dem Lande, in der Abſicht, den Feind weiter in den Kanal zu locken und dann denſelben abzuwarten. Mehrere kleinere Schiffe, die Zeugen des Gefechts zu ſein wünſchten, begleiteten den Drake, an deſſen Bord viele Freiwillige gekommen waren, um ihm zu helfen das amerikaniſche Privatſchiff, ſo nannten die Engländer damals die Schiffe der neuen Republik, zu kapern. Da die Fluth ungünſtig war, trieb ſich der Drake nur langſam aus der Rhede und ſchon nahte die Nacht, ehe er dem Ranger beikommen konnte.

Als der Drake näher kam, ſo preiete er durch den Rufer und erhielt nebſt einer Herausforderung den Namen des Gegners. Während ſo die beiden Schiffe ſich einan-

der gegenüberſtanden, der Drake ein weniges leewärts und zurück, ließ der Ranger das Steuerruder in Ruhe bringen, gab, während der Feind dieſes Manöver nachahmte, die erſte volle Ladung und feuerte, wie es ſeine Kanonen geſtatteten. Der Wind ließ nur wenige Wechſelſchüſſe zu, allein man focht dennoch wie es der Wind bei aufgeſpannten Segeln zuließ, eine Stunde und 40 Minuten lang, als der Drake Pardon anſprach, nachdem er bereits ſeine Flagge geſtrichen hatte. Das engliſche Schiff war an ſeinem Rumpf und ſeinen Verdecken ſtark beſchädigt und Capitain Jones ſchlug ſeinen Verluſt auf ohngefähr 40 Mann an, Capitain und Lieutenant waren beide tödtlich verwundet und ſtarben kurz nach Beendigung des Gefechtes. Der Ranger hatte viel weniger gelitten; an ſeinem Bord war Lieutenant Wallingford und 1 Gemeiner getödtet und 6 verwundet worden. Der Drake war nicht allein ein ſchwerfälligeres Schiff, ſondern hatte auch eine viel ſtärkere Mannſchaft als die Gegner und zwei Kanonen mehr.

Der Ranger ſegelte, nachdem er ſeine Priſe in Sicherheit gebracht, und ſeine Beſchädigungen ausgebeſſert hatte, nördlich um Irland herum und ſchlug den Weg nach Breſt ein. Trotz dem, daß er noch verſchiedene Jagden zu beſtehen hatte, lief er glücklich am 8. Mai mit dem Drake im Hafen ein.

Was man auch von dem Betragen des Capitain Jones denken mag, daß er nämlich eine in ſeiner Ju-

gend erworbene Lokalkenntniß auf die erwähnte Weiſe zu ſolchem Zwecke benutzte, ſo kann doch kein Zweifel darüber herrſchen, daß das Verfahren, welches vom Feind auf der amerikaniſchen Küſte eingehalten wurde, einen jeden andern Offizier im Dienſte völlig gerechtfertigt hätte, ſo wie Capitain Jones gehandelt zu haben; bei ihm aber insbeſondere muß man bedenken, daß jeder Ueberreſt nationaler Anhänglichkeit, welche er vorher noch fühlen mochte, ganz natürlicher Weiſe durch die Schmähungen ausgelöſcht worden war, welche die britiſche Preſſe auf ihn häufte. Die geborenen Engländer, welche auf amerikaniſcher Seite in dieſem großen Kampf dienten, fanden ſich in keiner weſentlich verſchiedenen Stellung, als die geborenen Coloniſten ſelbſt. Der Krieg war in einer Hinſicht ein Bürgerkrieg und das Benehmen aller, welche an ihm Theil nahmen, mußte nach dem Verdienſt der Hauptfrage bemeſſen werden. Der Engländer, welcher ſich in den Colonieen wirklich niedergelaſſen hatte, fand ſich beim Beginn des Kampfes weſentlich in derſelben Stellung wie der eingeborne Amerikaner; und wenn der letztere ein moraliſches Recht hatte, den Eingriffen des britiſchen Parlaments Widerſtand zu leiſten, ſo dehnte ſich dieſes Recht auch auf den Erſteren aus, ſeitdem der Zweck des Kampfes aufgehört hatte, eine Frage des Geburtsplatzes zu ſein, und eine von lokalen Landintereſſen geworden war. Der geborne Amerikaner würde durch eine Ueberſiedelung nach England die Nachtheile vermie-

den und die Vortheile der Angriffspolitik getheilt haben, ſo wie dagegen der geborne Engländer durch eine Ueberſiedelung nach Amerika unter jenen Uebeln mitzuleiden hatte. Beide Schritte waren geſetzmäßig und aus ſolchen Vorausſetzungen geht die natürliche Folge hervor, daß ſowohl alle moraliſchen, als geſetzmäßigen Rechte, welche mit ihrer Ausübung zuſammenhängen, auch in Anſpruch genommen wurden.

Mr. Silas Talbot von Rhode-Island, welcher in ſeiner Jugend ein Seemann geweſen war und ſpäter Dienſte in der Armee genommen hatte, war am 10. October 1777 zur Belohnung ſeines muthigen Verſuchs, einen der feindlichen Kreuzer auf dem Hudſon in Brand zu ſtecken, zum Rang eines Majors erhoben worden. Im Herbſt 1778 befehligte Major Talbot auf einer mit 2 leichten Kanonen und mit 60 Freiwilligen bemannten kleinen Schaluppe, eine andere Expedition gegen den engliſchen Schooner Pigot von 8 Kanonen, der in der öſtlichen Durchfahrt zwiſchen Rhode-Island und dem feſten Lande ſtationirt war. Er führte den Schooner ohne Verluſt und wurde für ſein tapferes Benehmen zum Obriſtlieutenant befördert. Der Pigot hatte 45 Mann an Bord und außer ſeiner eigentlichen Bewaffnung eine ſchwere Kanone auf ſeinen Backen. Im folgenden Jahre ward dieſer Offizier auf die Marine verſetzt und der Congreß hatte einen eigenen Beſchluß zu dieſem Zweck mit der Weiſung an das Marinecomité erlaſſen,

ihm bei der erſten Gelegenheit ein Schiff zu geben. Es ſcheint indeſſen nicht in der Gewalt des Comités gelegen zu haben, den Capitain Talbot zu jener Zeit auf einem Gouvernementsſchiff anzuſtellen, und wahrſcheinlich hat er ſpäter auf einem bewaffneten Privatſchiff gedient. Der Befehlshaber des Pigot hatte ſich ausgezeichnet tapfer bewieſen und wirklich noch allein in ſeinem Hemd auf dem Verdeck gekämpft, als ſchon ſeine Leute bis auf den letzten Mann ſich unter daſſelbe geflüchtet hatten.

Es iſt bereits oben angedeutet worden, daß die Erſcheinung einer franzöſiſchen Flotte bei Newport im Juli 1778 den Charakter des Krieges materiell in ſo fern änderte, als die amerikaniſche Marine betheiligt war. Bei dieſer Gelegenheit zerſtörte der Feind folgende Schiffe zu Newport oder in der Nähe, um ſie nicht in die Hände der Franzoſen fallen zu laſſen, nämlich: die Juno von 32, den Orpheus von 32, den Cerberus von 32, die Lark von 32, die Flora von 32 und den Falcon von 18 Kanonen.

Es wird einen richtigen Begriff von dem Zuſtand der amerikaniſchen Marine zu jener Zeit geben, wenn wir diejenigen Schiffe, welche einen Monat vor der Ankunft der Franzoſen zu Boſton lagen, näher bezeichnen. Sie ſcheinen die disponible Hauptſeemacht der Vereinigten Staaten in den amerikaniſchen Gewäſſern gebildet zu haben. Es waren dies nämlich der Warren von 32 Kanonen, unter Capitain John Hopkins; der Raleigh von 32 Kanonen, unter Capitain Thompſon; der Deane,

ſpäter Hagh, von 32 Kanonen, unter Capitain S. Nicholſon; der Colonialkreuzer Tyrannicide von 14 Kanonen, unter Capitain Harding; die Independence von 14 Kanonen, unter Capitain Hazard; der Samſon von 20 Kanonen; der Hencock von 20 Kanonen; früherhin das Packetboot Weymouth und der Speedwell von 10 Kanonen. Die vier letzten Schiffe waren Colonialkreuzer oder Privatkaper. Capitain Thompſon war der älteſte Offizier dieſer Flotte. Verſchiedene bewaffnete Privatſchiffe, unter andern der Mars von 24 Kanonen, unter Capitain Truxtun, kreuzten um dieſelbe Zeit an der Oſtküſte.

Es iſt ſchon oben bemerkt worden, daß ſehr viele Offiziere der Marine, unter andern Capitain Daniel Waters, ſchon früher gezwungen worden waren, aus Mangel an Beſchäftigung in der regulären Marine, Dienſte auf Privatkapern zu nehmen. Capitain Waters bot, während er das bewaffnete Privatſchiff Thorn von 16 Kanonen commandirte, bei Boſton dem Caper „Gouverneur Tryon“ von 16 Kanonen, unter Capitain Steppins, und dem „Sir William Erskine“ von 18 Kanonen, unter Capitain Hamilton, beide in beſter Bewaffnung, ein Gefecht an; aber nach einem hitzigen Kampfe von 2 Stunden ſtieß der Tryon auf den Grund und der Erskine begab ſich auf die Flucht. Indeſſen anſtatt ſtillzuhalten und ſeine Priſe in Beſitz zu nehmen, verfolgte Capitain Waters den Erskine, erreichte ihn und zwang ihn, ſich ebenfalls zu ergeben. Nachdem er einen Thei

ſeiner Mannſchaft auf die Priſe verſetzt hatte, ſegelten die beiden Schiffe aus, um den Tryon aufzuſuchen, welcher unterdeſſen die Lage des Thorn benutzt und zu entfliehen gewagt hatte. Indeſſen gelang jenem Schiffe, von der Nacht begünſtigt, die Flucht, und am nächſten Tage ward der Erskine in den Hafen gebracht. Trotz dem, daß auf dem Thorn nur 60 Mann zurückgeblieben waren, gelang es ihm doch, wenige Tage ſpäter den Sparlin von 18 Kanonen, welcher 97 Mann an Bord hatte, nach einem beinahe einſtündigen Gefechte wegzunehmen. Der Thorn und ſeine beiden Priſen liefen glücklich im Hafen von Boſton ein.

In Folge der Unterſuchung, welche wegen des Verluſtes des Alfred angeſtellt worden war, oder zur Zeit, als der Capitain Thompſon des Commando's des Raleigh von 32 Kanonen überhoben ward, wurde dieſes Schiff dem Capitain Barry übergeben. Der Raleigh ſegelte unter dem Befehl ſeines neuen Capitains am 25. September um 6 Uhr des Morgens von Boſton ab, und hatte eine Brigg und eine Schaluppe unter ſeinem Convoi. Der Wind blies friſch von Nordweſt und die Fregatte ſegelte nach Nordoſt. Um 12 Uhr bemerkte man zwei fremde Segel leewärts 15 oder 16 Meilen entfernt. Es wurde dem Convoi der Befehl ertheilt, den Wind mehr zu preſſen und mit vollen Segeln Jagd auf die fremden Schiffe zu machen. Der Raleigh verlor, als es dunkel wurde, den Feind aus dem Geſicht, und man

konnte zu dieſer Zeit die zwei Schiffe nicht mehr auskundſchaften, da der Wind leicht und veränderlich geworden war.

Der Raleigh hielt ſich nun zum Angriff bereit, und ſeine Mannſchaft blieb die ganze Nacht auf dem Verdecke, indem er immer gegen das Land lavirte.

Am Morgen konnte man wegen des Nebels die fremden Schiffe nicht entdecken. Der Raleigh ſtand noch immer gegen das Land zu, dem er ſich kurz nachher ganz nahe von Vornen zuwandte. Gegen Mittag fiel der Nebel und der Feind wurde in ſüdlicher Richtung luvwärts entdeckt, der mit vollen Segeln auf den Raleigh Jagd machte. Das Wetter ward indeſſen wieder trüber, der Raleigh verlor ſeinen Verfolger aus dem Auge und preßte nun den Wind oſtwärts. Die Nacht über wurde nichts mehr vom Feinde bemerkt, und bei Tagesanbruch ließ Capitain Barry in der Abſicht alles einziehen, um den Zuſtand des Schiffes unkenntlich zu machen, das nun ganz in nackter Geſtalt auf dem Meere umhertrieb. Da um 6 Uhr Morgens nichts ſichtbar war, ſpannte der Raleigh noch einmal alle Segel auf und ſteuerte von Südoſten zum Süden.

Aber um halb Zehn entdeckte man die zwei Schiffe rückwärts und in voller Jagd. Der Raleigh preßte noch enger den Wind, mit ſeinem Vordertheile nordweſtlich ſtehend, mit ſeinen Backbordsſegeln. Der Feind preßte ebenfalls den Wind, und die drei Schiffe fuhren dicht

unter einem unbeſtimmten Winde dahin. Der Raleigh überſegelte mit Leichtigkeit die unbekannten Schiffe und lief 11 Knoten 2 Faden an der Bolinie ab.

Unglücklicherweiſe ließ der Wind gegen Mittag nach, und das anführende feindliche Schiff überſegelte den Raleigh, während das hintere Schiff mit gleicher Schnelligkeit neben ihm her lief. Um 4 Uhr Nachmittags lavirte der Raleigh in der Abſicht weſtwärts, die Stärke des anführenden feindlichen Schiffes auszumitteln, und entdeckte um ſelbige Zeit einige unbekannte Inſeln. Um 5 Uhr Nachmittags hatte ſich das anführende feindliche Schiff ganz genähert; der Raleigh hielt ſich von ihm ab, kreuzte den vorderen Kiel deſſelben, geiete ſein Beſanſegel und zog die Stagſegel ein. Der Feind zeigte auf der einen Seite ſeiner beiden Verdecke eine Batterie von 14 Kanonen und zugleich die Flagge des St. Georg. Während das Schiff vorbei fuhr, feuerte der Raleigh eine volle Ladung ab, welche das fremde Schiff erwiederte, indem es unter das Leequarter des erſteren fuhr und der Kampf nun lebhaft und allgemein wurde. Bei dem zweiten Feuer verlor der Raleigh unglücklicherweiſe ſeine Vorſtange und ſeine Kreuzbramſtange, wodurch der Feind einen großen Vortheil im Manövriren das ganze Gefecht hindurch gewann. Da das feindliche Schiff die volle Ladung des Raleigh für ſich zu heiß fand, begann er nichts deſtoweniger bald darauf von vornen zu ſchießen, und hielt ſich eine kurze Zeit lang, während die Mann-

ſchaft des erſteren Schiffes auf dem Verdecke aufräumte, in einiger Entfernung windwärts. Bald nachher hielt ſich das engliſche Schiff in der Abſicht ab, den Raleigh der Länge nach zu beſchießen; Capitain Barry hielt ab und verſuchte, während er die Schiffe der Länge nach einander näherte, zu entern, was aber das feindliche Schiff, von allen ſeinen Segeln begünſtigt und durch den Vortheil, mit einem leichten Winde zu ſegeln, leicht vermied.

Indeſſen hatte ſich das zweite Schiff ſo weit genähert, daß man es als gewiß anſehen konnte, es werde ebenfalls ſehr bald anlegen. Capitain Barry rief, wegen des ſchlimmen Zuſtandes der Fregatte einen Kriegsrath ſeiner Offiziere zuſammen, und man beſchloß einen Verſuch zu machen das Schiff ans Ufer zu treiben, da das Land nur einige Meilen entfernt war. Der Raleigh wandte ſich deßhalb, und ſegelte den bereits erwähnten niedrigen Inſeln zu, ſein Gegner aber verfolgte ihn auf die tapferſte Weiſe und beide Schiffe unterhielten ein lebhaftes Gefecht. Gegen Mitternacht indeſſen preßte der Feind den Wind und ließ den Raleigh ſeinen Weg gegen das Land weiter verfolgen. Der Kampf hatte 7 Stunden gedauert, die meiſte Zeit im engen Treffen und beide Schiffe hatten ſtark gelitten, vorzüglich der Raleigh an ſeinen Spieren, ſeinem Tackelwerk und ſeinen Segeln. Capitain Barry hatte, da die Dunkelheit bald nachher ſein Schiff verbarg, einige Hoffnung die Inſeln zu errei-

chen und war eben im Begriff neue Segel zu dieſem Zweck auszuſpannen, als das feindliche Schiff wiederum ganz nahe zum Vorſchein kam. Der Raleigh eröffnete unmittelbar darauf ein lebhaftes Feuer mit ſeinen hinteren 4 Kanonen und machte alle Anſtrengungen, die nur menſchliche Kraft geſtattete, das Schiff ans Land zu bringen. Der Feind indeſſen näherte ſich ſehr leicht und machte ein ſtarkes Feuer, welches der Raleigh ſo lange erwiederte, bis er auf den Grund ſtieß, was das größte feindliche Schiff durch augenblickliches Preſſen des Windes zu vermeiden ſuchte. Beide Schiffe aber, nachdem ſie eine ſichere nicht allzuferne Stellung eingenommen hatten, ſetzten ihr Feuer auf das Verdeck des Raleigh fort. Als Capitain Barry das Eiland felſig und leicht zu vertheidigen fand, beſchloß er zu landen und ſein Schiff zu verbrennen, was noch dadurch ausführbar gemacht worden war, daß der Feind ſein Feuer einſtellte und in einer Ferne von einer Meile Anker warf. Ein bedeutender Theil der Mannſchaft landete, und die Boote waren eben im Begriff den Ueberreſt abzuholen, als man entdeckte, daß ſich das Schiff durch die Treuloſigkeit eines Unteroffiziers ergeben hatte.

Die Offiziere und die Mannſchaft flüchteten auf das Eiland; das Schiff aber nahm man mit fort und verleibte es der engliſchen Marine ein. Die zwei Schiffe, welche den Raleigh weggenommen hatten, waren der Experiment von 50 Kanonen, unter Capitain Wallace,

und das Unicorn von 22 Kanonen. Das Letztere führte Achtundzwanzigpfündner und war dasjenige Schiff, welches dem Raleigh ſo lang und ſo hartnäckig im Kampfe zugeſetzt hatte. Es war ſelbſt ſehr beſchädigt, verlor nach dem Treffen ſeine Maſten und zählte außer vielen Verwundeten 10 Todte. Die Amerikaner verloren während des ganzen Gefechtes 25 Mann.

Capitain Barry erntete für ſeine bei dieſer Gelegenheit bewieſene Tapferkeit großen Ruhm. Er flüchtete mit einem beträchtlichen Theil ſeiner Mannſchaft unter vielen Leiden auf das Feſtland; doch ward ihm bei der erſten Gelegenheit ein neues Schiff übergeben.

So endete das Jahr 1778, welches, was die Dienſtleiſtungen der regelmäßigen Seemacht betrifft, wie alle früheren oder ſpäteren Jahre in dieſem Kriege, den Colonial- und Kreuzernſchiffen Gelegenheit zu ſo vielen herrlichen Thaten gewährte, von denen wir einige in einem beſonderen Kapitel, welches dieſem Gegenſtand ausſchließlich gewidmet ſein ſoll, erwähnen werden.

Neuntes Kapitel.

Abfahrt der Alliance nach Frankreich. — Schwierigkeit, die Schiffe zu bemannen. — Seine gemiſchte Mannſchaft. — Gefährliche Meuterei. — Sie wird vereitelt. — Charakteriſtik der amerikaniſchen Seeleute. — Der Hampden und ein engliſcher Indienfahrer. — Wegnahme einer engliſchen Flotte von bewaffneten Transportfahrzeugen. — Erfolgreicher Kreuzzug. — Bemerkenswerthe Unternehmung unter dem Commando des Paul Jones. — Gefecht zwiſchen dem Serapis und dem Bon Homme Richard.

Das Jahr 1779 eröffnet ſich mit der Abfahrt der Alliance von 32 Kanonen nach Frankreich. Es iſt ſchon oben bemerkt worden, daß das Commando dieſes Schiffes einem Capitain Landais übertragen worden war, den man als einen tapfern und verdienſtvollen franzöſiſchen Offizier bezeichnete. Unglücklicherweiſe fügten ſich aber die Seeleute mit ihrem Vorurtheile nicht ſo leicht in dieſer Beziehung in die Nachgiebigkeit des Marinecomités, und es hielt ſchwer eine willige Mannſchaft unter einem franzöſiſchen Capitain anzuwerben. Als General Lafayette, der in Folge einer ſchweren Krankheit mehrere Monate auf dem Wege aufgehalten worden war, gegen das Ende des Jahres 1778 Boſton erreichte, um ſich auf der Alliance einzuſchiffen, fand er dieſe Fregatte noch nicht bemannt. Das Gouvernement von Maſſachuſetts, welches ſich ſeinem berühmten Gaſte gerne nützlich erweiſen wollte, erbot ſich die Schiffsmannſchaft durch Matro-

ſenpreſſen vollzählig zu machen, ein Mittel, zu dem man ſchon bei mehr als einer Gelegenheit während dieſes Kriegs ſeine Zuflucht genommen hatte. Aber der rechtlich geſinnte und wohlwollende Lafayette verſagte dieſer Maßregel ſeine Zuſtimmung. Da er indeſſen, wichtiger Geſchäfte wegen, ſeine Abfahrt zu beſchleunigen wünſchte, ſo griff man zu einem andern Mittel das Schiff zu bemannen, welches, wenn auch weniger wegen des Grundſatzes, doch in jeder andern Beziehung durchaus verwerflich war.

Der Somerſet, von 64 Kanonen, hatte an der Küſte von Neu-England Schiffbruch gelitten und ein Theil ſeiner Mannſchaft hatte ſich nach Boſton begeben. Dadurch, daß man die angebotenen Dienſte dieſer Leute annahm, ſo wie einige Freiwillige aus einem Haufen Gefangener und einige wenige franzöſiſche Matroſen, welche ſich ebenfalls nach der Abfahrt ihrer Flotte in Boſton noch aufhielten, hatte man in der anberaumten Zeit einen zur Bemannung hinreichenden aber ſehr gemiſchten Haufen zuſammengebracht. Lafayette wagte ſich mit dieſer unvollzähligen und gemiſchten Mannſchaft am 11. Januar auf den Ocean. Allein das Reſultat rechtfertigte beinahe die ſchlimmſten Ahnungen, welche eine ſo ſchlecht berathene Maßregel eingeben konnte.

Nach einer ſtürmiſchen Ueberfahrt fand ſich die Alliance noch zwei Tagereiſen von der engliſchen Küſte entfernt. Da theilte man ihren Offizieren und Paſſagie-

ren, deren, außer Lafayette und ſeiner Suite, ſich noch eine große Anzahl an Bord befand, die beſtürzende Nachricht mit, daß die engliſchen Matroſen, ohngefähr 70—80 Mann in allem, ſich verſchworen hätten, die Offiziere zu tödten, das Schiff wegzunehmen und es nach England zu bringen. Das engliſche Parlament hatte, in der Abſicht ſolche Acte der Meuterei zu ermuthigen, ein Geſetz gegeben, dem zufolge alle diejenigen Matroſen eine Belohnung erhalten ſollten, welche amerikaniſche Schiffe entführten; dieſe Verſuchung war für Menſchen zu ſtark, welche dem Anſchein nach freiwillig Dienſt genommen, und die, wenn auch gerade nicht durch Zwang, doch durch die Umſtände dazu genöthigt wurden.

Die Abſichten der Meuterer ſcheinen von der grauſamſten und blutgierigſten Art geweſen zu ſein. Nach dem urſprünglichen Plan ſollte gegen Tagesanbruch am Morgen des 2. Februars der Schrei: „Sailho!“ erhoben und der Anſchlag ſollte gerade in dem Augenblick, wo man wußte, daß die Offiziere und Paſſagiere unmittelbar auf dem Hauptverdeck erſcheinen würden, dadurch begonnen werden, daß man ſie alle gefangen nahm. Die Meuterer hatten ſich in vier Partieen getheilt, von denen die eine das Pulvermagazin, die zweite die Hauptcajüte, die dritte die übrigen Cajüten und die vierte das hintere Hauptverdeck beſetzen ſollten. Im Fall, daß die Offiziere auf dem letzten Punkt Widerſtand leiſten würden, ſollten die vier Neunpfündner des Vorkaſtels rückwärts gekehrt

und ſo das Hauptverdeck gereinigt werden. In dieſer Abſicht hatte ein Conſtabler, einer der Rädelsführer, die Kanonen heimlich mit Schrot geladen und durch einen Marineſergeanten, welcher ebenfalls zu den Meuterern gehörte, hatte man ſich ebenfalls ins Geheim einiger Gewehre bemächtigt.

In der Nacht des 1. Februar wurde die Ausführung des Complotts bis vier Uhr Nachmittags verſchoben, anſtatt bei Anbruch des Tages, wie es vorher beſtimmt war. Es wurde beſchloſſen, den Capitain Landais, der den Meuterern ſo ſehr zuwider war, in einem Boote auszuſetzen, und ihn ſo ohne Nahrung, ohne Waſſer, Ruder und Segel, unter Verhöhnung dem unermeßlichen Ocean preis zu geben. Der Conſtabel, der Zimmermann, der Hochbootsmann ſollten auf der Stelle getödtet; der Marineoffizier und der Arzt ſollten gehängt, geviertheilt und ihre Leiche in die See geworfen; der Segelmeiſter ſollte an den Beſanmaſt gebunden, mit Lanzetten zerriſſen und in Stücke zerſchnitten, dann über Bord geworfen werden. Jeder der Lieutenants ſollte die Wahl haben, entweder das Schiff in den erſten beſten britiſchen Hafen zu führen oder aufgeknüpft zu werden. Die Paſſagiere ſollten eingeſperrt und dann als Gefangene in England ausgeliefert werden. Solcher unmenſchlichen Abſichten voll, beſchloſſen glücklicher Weiſe die Verſchwörer die Ausführung ihres Complotts bis zur erwähnten Stunde zu verſchieben.

Unter der Mannſchaft der Alliance befand ſich ein Seemann, der größere als zu ſeinem Beruf erforderliche Kenntniſſe beſaß, und deſſen Aeußeres anſtändig und einnehmend war. Seiner Mundart nach, ſchien dieſer Mann, der jedoch als regelmäßiger Freiwilliger und als Amerikaner in den Dienſt getreten war, ein Irländer zu ſein, und die Meuterer bemühten ſich um ſeinen Beiſtand, in der Meinung, er würde ſie anführen und die Leitung des Schiffes übernehmen können, damit die Lieutenants ſie nicht über ihre Lage täuſchen könnten, wenn dieſe einwilligen ſollten das Schiff nach England zu bringen.

Dieſen Mann weihten nun die Meuterer am Morgen des zur Ausführung ihres mörderiſchen Planes beſtimmten Tages in ihre Verſchwörung ein, wo ſie ihn gleichzeitig zur thätigen Theilnahme einluden. Dieſer Seemann war ein Amerikaner, der zwar lang in Irland gelebt, wo er auch den Accent dieſer Nation angenommen; allein er hatte ſein Vaterland und ſeine Verwandten nicht vergeſſen. Indem er ſich nun ſtellte, als höre er gern auf ihren Vorſchlag, erfuhr er die wichtigſten Geheimniſſe der Meuterer und zeigte die äußerſte Klugheit und Beſonnenheit in ſeinem Benehmen. Erſt um 3 Uhr Nachmittags konnte dieſer neue Anführer der Meuterer in die Cajüte ungeſehen gelangen, wo er den Capitain Landais und den General Lafayette von Allem in Kenntniß ſetzte. Es war kein Augenblick zu verlieren,

Alles wurde den Offizieren und den übrigen Paſſagieren mitgetheilt. Männer, auf die man zählen konnte, ſollten über ſie wachen, und einige Minuten vor dem Augenblicke, wo das Signal gegeben werden ſollte, ſtürzten dieſe Herren mit gezogenem Schwerte zuſammen auf das Verdeck, wo die amerikaniſchen und franzöſiſchen Seeleute, ebenfalls bewaffnet, ſich mit ihnen vereinigten. Die Rädelsführer der Meuterer wurden ſogleich ergriffen und gegen dreißig bis vierzig Engländer in Feſſeln gelegt, da man es für unpolitiſch hielt, deren mehr zu arretiren; denn gerade in dieſem ungelegenen Augenblicke zeigte ſich ein großes Fahrzeug, das bald als ein feindliches Schiff von 20 Kanonen erkannt wurde.

Wie es gewöhnlich bei ſolchen Vorfällen geht, verriethen, unter dem Verſprechen der Verzeihung, einige der Meuterer ihre Gefährten, nachdem der Hauptplan entdeckt war. Capitain Landais, der den Augenblick nicht für günſtig hielt, auch einen geringeren Feind anzugreifen, geſtattete, nach einigen Manövern, dem feindlichen Schiffe zu entfliehen. Am 6. Februar lief die Alliance wohlbehalten in den Hafen von Breſt ein.

Dies iſt das einzige Beiſpiel einer ernſtlichen Meuterei, die unter der amerikaniſchen Marine ſich je gezeigt hat. *) Es kommen freilich in dieſer Geſchichte einige

*) Engliſche Gefangene, die in der Marine Dienſt genommen hatten, erregten häufig Unruhen; allein nie gelang eine andere directe Meuterei.

Fälle von plötzlicher Empörung vor, die aber aus einer fehlerhaften Anwerbung entſtanden ſind und bei allen ähnlichen Vorfällen hat die Autorität der Offiziere nach kurzem unbedeutendem Streit die Oberhand behalten. Wir dürfen noch mit gerechtem Nationalſtolz hinzufügen, daß faſt bei jedem Ereigniſſe der Art, ſei es auf Kriegs- oder Kauffahrteiſchiffen, der geborene Amerikaner den Verpflichtungen gegen die Geſellſchaft treu geblieben iſt und es kann als ein auffallender Beweis betrachtet werden, wie geneigt er iſt, ſich einer legalen Autorität zu unterwerfen, wenn auch in beſonderen Fällen die Ausübung dieſer Macht drückend und ungerecht erſcheint, daß in manchen bekannten Fällen, wo Engländer gegen ihre eigenen Offiziere und auf ihrem eigenen Schiffe ſich empört haben, der unterdrückte und beleidigte Amerikaner Ordnung und Unterwerfung in einem ſogar gezwungenen Dienſt den Gefahren der Empörung und des Ungehorſams vorgezogen hat.

Als Gegenſatz zu dieſer ehrenvollen Charakteriſtik tritt die wohlbeſtätigte Thatſache gegenüber, daß, wenn ſie in gekaperten Schiffen zurückgelaſſen oder in eine ſolche Stellung gebracht waren, wo der Menſch ſich widerſetzen darf, gerade dieſelben Männer mit aller Sorgfalt bewacht werden mußten. Denn es iſt gewiß, daß während der 60 letzten Jahre mehr amerikaniſche Schiffe von Seeleuten derſelben Nation, die am Bord gelaſſen waren,

wieder zurück genommen wurden, als dies von allen andern Seeleuten der geſammten Chriſtenheit, deren Schiffe gekapert waren, geſchah. Der amerikaniſche Seemann iſt ruhig, vorſichtig, beobachtend, kühn und muthig und dennoch geneigt, der Vernunft Gehör zu geben und das Recht walten zu laſſen. Dieſe Züge machen ihn vielleicht zu den ordentlichſten und unterwürfigſten unter allen Seeleuten, wenn er gut und geſetzmäßig behandelt wird und zum gefährlichſten, wenn ſich ihm eine Gelegenheit darbietet, ſeine Gewandtheit, ſeine Einſicht und ſeinen Muth zu zeigen.

Als man in Breſt ankam, wurden die Meuterer in einen franzöſiſchen Kerker gebracht und einige Zeit nachher, ohne weitere Beſtrafung, als Kriegsgefangene ausgetauſcht; dieſes bewirkte namentlich der edle Lafayette, der Fremde nicht ſo behandeln wollte, wie es unter dieſen Umſtänden Pflicht geweſen wäre, mit den Eingebornen zu verfahren.

Wir wollen nun zur regelmäßigen Kriegsführung der Periode, bis zu welcher wir gelangt ſind, zurückkehren.

Eins der erſten Seegefechte des Jahres 1779 beſtand der Hampden von 22 Kanonen, ein Schiff, welches aus Maſſachuſetts, wie man glaubt, als Privatſchiff auslief. Der Hampden kreuzte im atlantiſchen Ocean unter 47° Breite und 28° Länge, als er luvwärts einem

fremden Schiffe begegnete. Ein kleiner bewaffneter Schooner begleitete den Hampden. Dieſer gab jenem ein Zeichen ſich zu nähern. Da die Nacht einbrach, trennten ſich beide Schiffe, als plötzlich der Hampden dem fremden gegenüberſtand. Bei Tagesanbruch waren das amerikaniſche und das engliſche Schiff etwas mehr als Kanonenſchußweite von einander entfernt; das amerikaniſche ſetzte die Segel bei und um 7 Uhr Morgens, indem es ſich gegen die Windvierung des verfolgten Schiffes unter der Lee aufſtellte, gab es ihm eine volle Lage. Bis dahin hatte das fremde Schiff ſeine Kanonen befeſtigt gelaſſen, nun zeigte es plötzlich 13 auf einer Seite. Der Hampden bemerkte, daß er es mit einem ſchweren Schiffe und einer überlegenen Macht zu thun habe, jedoch hoffte der Capitain, das fremde Schiff werde nur ſchwaches Geſchütz haben und da er keinen weſentlichen Schaden beim Beginnen des Gefechts erlitten hatte, beſchloß er den Kampf fortzuſetzen. Es entſpann ſich ein heftiges Treffen drei Stunden lang und zwar nur auf Piſtolenſchußweite. Der Hampden war genöthigt zu halen, da er in augenblicklicher Gefahr ſchwebte, ſeine Maſten zu verlieren. Die Amerikaner verloren einen gewiſſen Capitain Pickering — ob er zur Marine gehörte oder die Truppen commandirte, weiß man nicht —; außerdem waren auch 20 Mann getödtet und verwundet. Der Indienfahrer hatte ebenfalls gelitten, obgleich ſein Verluſt nie bekannt wurde. Der Erfolg dieſes Kampfes wurde von beiden

Theilen eifrigſt beſtritten; es ſcheint jedoch, daß beiderſeits mit Hartnäckigkeit und Muth gekämpft worden war.

Am 18. April ſegelten die amerikaniſchen Schiffe Warren von 32 Kanonen, unter Capitain J. B. Hopkin; die Queen of France von 28 Kanonen, unter Capitain Olney; und der Ranger von 18 Kanonen, unter Capitain Simſon, in Geſellſchaft zu einer Kreuzfahrt von Boſton ab; Capitain Hopkins war der älteſte Offizier. Einige Tage, nachdem dieſe Schiffe ausgelaufen waren, kaperten ſie ein britiſches Privatſchiff von 16 Kanonen. Von den Gefangenen erfuhren ſie, daß ſo eben eine kleine Flotte von bewaffneten Transport- und Ammunitionsſchiffen von New-York nach Georgien abgegangen wäre, um dem dortigen Feinde Hülfsmittel zu überbringen. Die drei Kreuzer ſpannten alle Segel zur Verfolgung auf, und ſpät am Tag gelang es ihnen, vor dem Cap Henry neun Segel einzuholen, von denen ſie ſieben ohne großen Widerſtand wegnahmen. Durch die Nacht begünſtigt, gelang es den zwei andern zu entkommen. Es zeigte ſich, daß die gekaperten Schiffe folgende waren: Das britiſche Schiff Jaſon von 20 Kanonen mit einer Mannſchaft von 150 Mann; das bewaffnete Schiff Maria von 16 Kanonen und 84 Mann; und der Privat-Schooner Hibernia von 8 Kanonen und 15 Mann. Die Maria hatte eine Ladung Kernmehl. Außer dieſen Schiffen fielen noch die Brigg Patriot, Prinz Friedrich, Bachelor John und der Schooner Chance, die alle mit Vorräthen

beladen waren, in die Hände der Amerikaner. Unter den Gefangenen waren 24 britiſche Offiziere, die auf dem Weg waren ſich zur ſüdlichen Armee zu begeben*).

Die Führung des Schiffes Queen of France wurde nun dem Capitain Rathburne anvertraut, als das Schiff eine andere Kreuzfahrt in Geſellſchaft mit dem Ranger und der Providence von 28 Kanonen, unter Capitän Whipple, unternahm; dieſer Capitain war der älteſte Offizier. Im Juli griff dieſes Geſchwader eine größere Flotte engliſcher Kauffahrteifahrer, die von einem Linienſchiffe und einigen kleineren Schiffen begleitet waren, an. Den Amerikanern gelang es einige werthvolle Schiffe wegzunehmen, von denen 8 in Boſton anlangten. Der Werth dieſer Beute wird auf eine Million Dollars geſchätzt. In Bezug auf den pecuniären Gewinn, war dieſer Zug der glücklichſte während der ganzen Dauer des Kriegs.

Capitain Manly wurde genöthigt Dienſt auf dem Privatſchiff Cumberland zu nehmen, was von dem Mangel an Schiffen in der Marine herrührte. Auf dieſem wurde er durch die Fregatte gefangen, und nachdem er ſeine Austauſchung bewirkt hatte, kreuzte er mit dem Jaſon, einem auf Privatkoſten bewaffneten Schiffe. Auf dieſem Schiffe wurde er in dieſem Jahr von zwei feind-

---

*) Ein Obriſt Campbell war der höchſte gefangene Offizier, und wenn er der nämliche, der im Jahre 1776 vor Boſton gefangen wurde, geweſen iſt, ſo war er währenddem zweimal auf Transportſchiffen kriegsgefangen.

lichen Privatſchiffen, von denen das eine 18, das andere 16 Kanonen führte, angegriffen; allein der Jaſon ſtürzte kühn zwiſchen beide und feuerte ſeine volle Lage mit einer ſolchen Wirkung auf Backbord und Steuerbord, daß ſich beide ergaben.

Wir verlaſſen nun die amerikaniſchen Gewäſſer und wenden noch einmal unſere Blicke nach der andern Hemiſphäre.

Paul Jones war durch ſeinen Kreuzzug auf dem Ranger ſo berühmt geworden, daß er nach der Abfahrt ſeines Schiffes nach Amerika in Frankreich blieb, in der Hoffnung, er werde ein wichtiges Commando erhalten; in der That hatte ihn auch dieſe Abſicht urſprünglich nach Europa verlockt. Manche verſchiedene Pläne wurden deßhalb in den Jahren 1778 und 1779 angenommen und wieder aufgegeben, unter denen ſich auch dieſer befand, daß man mit Hülfe eines von Lafayette commandirten Corps eine Landung in Liverpool verſuchen ſollte. Alle dieſe Pläne blieben ohne Wirkung, und nach mancher beleidigender Zurückweiſung, wurde endlich beſchloſſen, daß dieſer berühmte Offizier zu einer Unternehmung verwendet werden ſollte, die ſich ſpäter eben ſo ſonderbar an ſich, als unpaſſend, nicht zu ſagen unausführbar, auswies.

Es geht aus einem Briefe des franzöſiſchen Marineminiſters, Herrn de Sartine, vom 4. Februar 1779 hervor, daß der König von Frankreich die Erlaubniß zur

Uebertragung des Commandos auf Capitain Jones und ſeine Zuſtimmung zum Ankauf des Duras, eines alten ziemlich großen Indienfahrers, der damals zu Orient lag, gegeben hatte. Noch drei andere wurden hinzugefügt, welche durch den mit dem Hof in Verbindung ſtehenden bedeutenden Bankier, Herrn Le Ray de Chaumont, der damals unter den Befehlen des franzöſiſchen Miniſteriums handelte, herbeigeſchafft worden waren. Dr. Franklin, von dem man allgemein annahm, daß er, als Miniſter der Vereinigten Staaten, in rechtlicher Beziehung die ganze Angelegenheit leite, fügte Kraft ſeiner vom Congreß empfangenen Vollmacht noch die Alliance von 32 Kanonen hinzu. Dieſe ſo zuſammengebrachten Schiffe bildeten ein kleines Geſchwader, das aus dem Duras, der Alliance, der Pallas, dem Cerf und der Vengeance beſtand. Die Pallas war ein, bei dieſer Gelegenheit angekaufter Kauffahrteifahrer und die Vengeance eine kleine Brigg, welche ebenfalls ausdrücklich für dieſe Expedition erworben worden war, der Cerf, ein ſchöner großer Kutter, und mit Ausnahme der Alliance das einzige Kriegsſchiff des Geſchwaders. Alle dieſe Schiffe waren mit Ausnahme der Alliance in Frankreich gebaut und wurden durch folgendes Arrangement unter die amerikaniſche Flagge geſtellt.

Die Offiziere erhielten von Dr. Franklin, welcher von ſeiner Ankunft in Europa an Vollmachten für Anſtellungen auf eigne Verantwortlichkeit hin beſaß, ihre

Anſtellungen, die nur für eine gewiſſe Periode giltig waren. Die franzöſiſchen Schiffe ſollten nur die amerikaniſche Flagge tragen, während dieſes eigenthümlichen Dienſtes als amerikaniſche betrachtet und nach Beendigung deſſelben ihren früheren Eigenthümern wieder zurückgeſtellt werden. Die Geſetze und Beſtimmungen der amerikaniſchen Marine ſollten giltig ſein, darnach auch das Commando ausgeübt und dem Herkommen gemäß alles Uebrige geordnet werden. Diejenigen Offiziere, welche bereits einen Rang im amerikaniſchen Dienſt bekleideten, ſollten natürlich nach dem Datum ihrer einzelnen Anſtellungen den Vorrang haben, während die neuen Anſtellungen nach den neuen Daten regulirt werden ſollten. Nach einer beſondern Beſtimmung war Capitän Jones Oberbefehlshaber, welchen Poſten er ſchon durch ſeine urſprüngliche Anſtellung anſprechen konnte, da Capitain Landais auf der Alliance, der einzige andere regelmäßige Capitain des Geſchwaders, der jüngere war. Ebenſo war man darin übereingekommen, daß es ein gemeinſames Recht des amerikaniſchen Miniſters und der franzöſiſchen Regierung ſein ſollte, dem Commodore Inſtructionen zu ertheilen, und die Bewegungen des Geſchwaders zu leiten.

Es iſt nicht genau bekannt, woher die Mittel für die Ausrüſtung dieſes Geſchwaders eigentlich genommen wurden, und höchſt wahrſcheinlich wird man darüber niemals ins Gewiſſe kommen. Ob man gleich den Namen

des Königs nannte, ſo iſt es doch nicht unmöglich, daß Privathände mit ihm Spiel waren; indeſſen ſcheint ſo viel gewiß, daß die Regierung inſofern dabei betheiligt war, daß ſie die Schiffe anſchaffte und zu einer gewiſſen Ausdehnung die Vorräthe benutzte. Dr. Franklin ſagt ausdrücklich, daß er für kein einziges der in Gebrauch genommenen Schiffe Vorſchüſſe machte.

Da alles bei dieſer wichtigen Unternehmung Intereſſe hat, ſo werden wir uns bemühen dem Leſer eine genaue Ueberſicht der phyſiſchen und moraliſchen Mittel zu verſchaffen, welche in dieſem merkwürdigen Kreuzzuge die Macht des Commodore Jones bildeten.

Der Duras, welcher zu Ehren Franklins ſeinen Namen mit dem des Bon Homme Richard vertauſcht hatte *), war nach langem verdrießlichem Aufſchub endlich bewaffnet und bemannt worden. Man hatte zwar den Befehl gegeben die nöthige Anzahl von Achtzehnpfündnern zu gießen, da man aber ſah, daß die Zeit dafür nicht ausreichen würde, ſo kaufte man an ihrer Statt einige alte Zwölfpfündner an. Mit dieſer materiellen Veränderung der Bewaffnung war der Richard, wie er gewöhnlich kurzweg familiärer Weiſe von den Matroſen genannt wurde, zum Auslaufen in die See bereit. Er war eigentlich ein Eindecker und hatte ſeine Bewaffnung auf dem

*) Der erſte ſchriftſtelleriſche Verſuch des berühmten Dr. Franklin führt bekanntlich dieſe Ueberſchrift. D. Ueberſ.

einen Verdeck, mit der gewöhnlichen Hinzufügung der Schanze und des Vorcaſtells; Commodore Jones hatte aber in der Abſicht einige der größeren feindlichen Convois anzugreifen, 12 Schießlöcher in den unteren Kanonenraum machen und 6 alte Achtzehnpfündner dahin bringen laſſen, weil er alle Kanonen auf einer Seite bei ruhiger See ſpielen laſſen wollte. Die Höhe des Schiffs ließ dieſe Einrichtung zu, obgleich man vorher ſehen konnte, daß dieſe Kanonen nur bei ſehr ruhigem Wetter oder bei einem Angriffe leewärts gebraucht werden konnten. Auf ſeinem Haupt- oder eigentlichen Kanonenverdeck hatte das Schiff 28 Schießlöcher, der regelmäßigen Bauart eines Schiffes von 36 Kanonen nach alter Berechnung gemäß. Hier waren die Zwölfpfündner angebracht; auf der Schanze, dem Vorcaſtell und den ſchmalen Gängen lagen 8 Neunpfündner, die in allem eine gemiſchte und mehr leichte Bewaffnung von 42 Kanonen ausmachten. Nahm man die 6 Achtzehnpfündner weg, ſo war die Kanonenſtärke des Bon Homme Richard der einer Fregatte von 32 Kanonen gleich. Das Schiff war im Ganzen ſehr ſchwerfällig und ſchon vor vielen Jahren gebaut und hatte einen von jenen hohen altmodiſchen Spiegeln, welche verurſachten, daß die Hintertheile der Schiffe, welche im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts vom Stapel gelaufen waren, Thürmen glichen.

Commodore Jones war, um dieſes ſonderbar bewaffnete und conſtruirte Schiff zu bemannen, genöthigt, einen

Haufen von noch zweideutigerer Zuſammenſetzung an Bord zu nehmen. Es fanden ſich nur wenige Amerikaner, um die Offizierſtellen auf der Schanze und dem Vordertheil des Schiffes zu beſetzen. Der Reſt der Mannſchaft war ein Gemiſch von Engländern, Irländern, Schottländern, Portugieſen, Norwegern, Deutſchen, Spaniern, Schweden, Italienern, Malaien und zuweilen einem Inſulaner. Um dieſen gemiſchten Haufen in Ordnung zu halten, nahm Commodore Jones noch 135 Soldaten an Bord, die unter dem Commando einiger Offiziere von niederem Rang ſtanden. Dieſe Marineſoldaten waren ganz zufällig angeworben und nicht weniger nach den Ländern gemiſcht, als die regelmäßige Mannſchaft.

Als das Geſchwader zum Auslaufen bereit war, erſchien Herr Le Ray zu Orient und überreichte eine Uebereinkunft oder ein ſogenanntes Concordat allen Offi zieren zur Unterzeichnung. Commodore Jones ſchrieb dieſer ſonderbaren Uebereinkunft, welche in einigen Beziehungen dieſe Seeexpedition auf gleiche Linie mit einer Handelsgeſellſchaft ſtellte, großen Theils dem Ungehorſam ſeiner Capitaine zu, über den er ſich nachher beklagte. Die Schiffe, welche unter der Inſel Groix bei Orient vor Anker gelegen hatten, ſegelten am 19. Juni 1779 in ſüdlicher Richtung mit einigen Transport- und Küſtenfahrzeugen unter ihrem Convoi, ab. Die letzteren wurden alle nach ihren verſchiedenen Beſtimmungsorten in die Garonne-, Loire- und andere Häfen gebracht. Aber auch

ſchon auf ihnen hatte ſich jener Ungehorſam gegen Befehle, jenes unſeemänniſche Betragen und jene Nachläſſigkeit gezeigt, welche die ganze Fahrt dieſer ſchlecht zuſammengeleſenen Macht ſo bemerkbar machte. Während man noch an der Küſte lag, gerieth die Alliance durch abſichtliche ſchlechte Leitung mit dem Richard zuſammen und verlor ihr Beſanſegel, der letztere zugleich ſeine Gallion, ſeinen Schaft und ſeinen Klüverbaum, wodurch man zur Rückkehr in den Hafen genöthigt war, um die Schiffe auszubeſſern

Der Kutter Cerf ward, während man wiederum nordwärts ſteuerte, auf die Jagd eines fremden Segels ausgeſandt und verließ ſeine bisherige Geſellſchaft. Er griff am nächſten Morgen einen kleinen engliſchen Kreuzer von 14 Kanonen an und nöthigte ihn nach einem mehr als einſtündigen, ſcharfen Gefechte die Segel zu ſtreichen, mußte aber ſeine Priſe wieder aufgeben, weil ein ſtärkeres Schiff erſchien. Der Cerf nahm nun eiligſt, mit einem Verluſt von einigen Todten und Verwundeten, ſeinen Weg nach Orient.

Am 22. kamen drei feindliche Kriegsſchiffe in das Angeſicht des Geſchwaders und ſegelten mit dem Winde eine zeitlang in paralleler Richtung, dann aber höchſt wahrſcheinlich durch die Höhe und das Anſehen des Richard getäuſcht, preßten ſie den Wind und entflohen durch Aufſpannung aller Segel.

Am 26. verließen die Alliance und die Pallas die

Geſellſchaft des Richard, der nun nur noch von der Brigg Vengeance begleitet wurde. Die vermißten Schiffe ſtellten ſich nicht an dem bezeichneten Sammelorte, den Penmarks, ein. Der Richard gerieth, nachdem ihn am 29. die Vengeance mit ſeiner Erlaubniß verlaſſen, um eiligſt nach den Roads von Groix zu ſegeln, mit zwei feindlichen Kreuzern zuſammen, welche, nachdem ſie erſt Luſt gezeigt hatten, ihm entgegen zu kommen, ebenfalls in der Meinung, die amerikaniſche Fregatte ſei ein Zweidecker, weiter ſegelten. Commodore Jones bezeigte ſich ſelbſt mit dem bei dieſer Gelegenheit von ſeiner Mannſchaft bewieſenen Geiſt zufrieden, welche laut den Wunſch äußerte mit den Kreuzern anzubinden. Der Richard ſegelte nun am letzten des Monats nach ſeiner alten Station, den Roads, zurück, und warf Anker. Auch die Alliance und die Pallas liefen ein.

Noch ein anderer Verzug trat ein. Es wurde nämlich ein Gerichtshof zuſammenberufen, um das Betragen des Capitains Landais auf der Alliance und anderer Offiziere, wegen des Einrennens auf den Richard, zu unterſuchen. Beide Schiffe mußten einer Ausbeſſerung unterworfen werden. Glücklicherweiſe kam um dieſe Zeit ein Haufe von mehr als 100 ausgewechſelter amerikaniſcher Seeleute von England an, wovon die meiſten dem Geſchwader einverleibt wurden. Dies wies ſich als ſehr großer Zuſchuß nicht allein bei der Mannſchaft des Richard, ſondern auch bei der der Alliance aus, welcher

es im Punkte der Bemannung früherhin nicht beſſer ergangen war. Unter dieſen Gefangenen, welche aus England kamen, befand ſich auch Mr. Richard Dale, welcher als Unterſteuermann auf dem Lexington, von 14 Kanonen, gefangen genommen wurde. Dieſer junge Offizier kam nicht mit unter den Ausgelieferten nach Frankreich herüber, ſondern war ſchon früher aus ſeinem Gefängniß Mill glücklich entkommen und hatte auf dem Richard Dienſte genommen. Commodore Jones, der die Verdienſte dieſes jungen Offiziers erkannte, beförderte ihn bei der Reorganiſation ſeines Corps zum erſten Lieutenant. Der Richard zählte nun beinahe 100 Amerikaner und mit Ausnahme eines Midſhipman und des Commodore ſelbſt, gehörten alle ſeine Offiziere auf der Schanze, ſo wie auch viele Unteroffiziere, zu dieſer Zahl. In einem Briefe vom 11. Auguſt giebt Commodore Jones die Geſammtzahl der Mannſchaft des Richard auf 380 Seelen an mit Einſchluß von 137 Marineſoldaten.

Das Geſchwader ſegelte am 14. Auguſt 1779 zum zweiten Mal von den Roads von Groix in Begleitung zweier franzöſiſcher Caperſchiffe, des Monſieur und Granville, unter den Befehlen des Commodore Jones aus. Am 18. wurde eine koſtbare Priſe weggenommen. Da aber einige Schwierigkeiten mit dem Befehlshaber des Monſieur darüber entſtanden, verließ der letztere in der Nacht auf den 19. das Geſchwader, was der Stärke deſſelben einen empfindlichen Verluſt zufügte, da d…

Schiff nicht weniger als 40 Kanonen an Bord hatte. Am 21. wurde eine andere Priſe genommen. Als am 23. ſich die Schiffe auf dem Cap Clear befanden, kappte die Mannſchaft eines von Engländern bemannten Bootes, während ſie bei ſtillem Wetter um den Vordertheil des Richard bugſirten, das Tau und entflohen. Mr. Cutting Cunt, der Segelmeiſter des Schiffes, bemannte ein anderes Boot mit vier Soldaten und ſetzte den Flüchtlingen nach. Nebel verhinderte das Boot die Schiffe wieder aufzufinden und ſeine Mannſchaft gerieth dadurch in die Hände der Feinde, wodurch der Richard 20 ſeiner beſten Leute verlor.

Der Cerf wurde den andern Tag ausgeſandt, um das Boot zu recognosciren und ſich nach der vermißten Mannſchaft umzuſehen. Dieſes Schiff vereinigte ſich durch einen ſonderbaren Umſtand, welcher niemals ganz aufgehellt wurde, ohne daß man indeſſen den geringſten Vorwurf auf ſeinen Befehlshaber wälzen konnte, nicht mehr mit dem Geſchwader.

Während eines heftigen Windes trennte ſich die Alliance und die Pallas von dem Richard und auch der Granville verließ ihn, übrigens auf Befehl, mit einer Priſe. Die Trennung der Pallas wird dadurch erklärt, daß ihre Ruderpinne gebrochen war, aber die der Alliance kann nur allein dem unſeemänniſchen und nicht offiziergemäßen Betragen ihres Befehlshabers zugerechnet wer-

den. Die Brigg Vengeance war am Morgen des 27. das einzige in der Begleitung des Richard's ſegelnde Schiff.

Der Richard nahm am Morgen des 31. Auguſt auf dem Cap Wrath einen großen Caper weg, der von London nach Quebeck ſegelte. Dieſer Umſtand beweiſ't, zu welchen Mitteln die engliſchen Schiffsoffiziere ihre Zuflucht ergreifen mußten, um ihre Wegnahme zu vermeiden; denn dieſes Schiff war wirklich nordwärts geſegelt, um den Kreuzern aus dem Wege zu gehen. Während der Richard nun dieſen Caper verfolgte, zeigte ſich die Alliance in Begleitung eines andern Londoner Schiffes, eines Jamaicafahrers, den ſie als Priſe bekommen hatte.

Capitain Landais auf der Alliance, der, wie man ſpäter erfuhr, den franzöſiſchen Marinedienſt wegen ſeines ſonderbaren unglücklichen Temperaments hatte verlaſſen müſſen, begann nun ſeinen ungehorſamen und meuteriſchen Geiſt walten zu laſſen. Er behauptete, daß, da ſein Schiff das einzige wirklich amerikaniſche Geſchwader ſei, er auch über dem Commodore ſtände und nur nach eigenem Belieben die Fregatte benutzen würde.

Nachmittags zeigte ſich ein fremdes Segel und der Richard befahl mit Angabe der Stärke, der Alliance Jagd auf dieſes zu machen. Capitain Landais aber, anſtatt dieſem Signal zu gehorchen, ließ ſein Schiff gerade nach der entgegengeſetzten Richtung wenden, welche nöthig war, um den Befehl zu vollziehen. Ebenſo mißachtete er mehrere andere Signale auf gleiche Weiſe und man kan-

ſagen, daß die Controlle des Commodore Jones über die Bewegungen dieſes Schiffes, welches das thätigſte in dem ganzen Geſchwader hätte ſein ſollen, von jenem Augenblicke an ganz aufhörte.

Commodore Jones ſteuerte nun nach dem zweiten Vereinigungspunkt, den er beſtimmt hatte, in der Hoffnung dort die vermißten Schiffe zu finden. Am 2. September erſchien die Pallas, allein ohne Beute. Von dieſem Tage an bis zum 13. September fuhr das Geſchwader fort, vor Schottland zu kreuzen, während die Schiffe ſich beſtändig trennten und wieder vereinigten, Capitain Landais ſein vermeintliches Recht auf Beute ſowohl, als auf ſein eigenes Schiff geltend machte, was durchaus ſich mit der Disciplin und den Gebräuchen jeder regelmäßigen Marine nicht vertrug. Am genannten Tage wurden die Cheviot Hills ſichtbar.

Als der Commodore Jones in Erfahrung gebracht hatte, daß ein Schiff von 20 Kanonen nebſt zwei oder drei Kuttern, mit Marineſoldaten bewaffnet, vor der Stadt Leith in der Meerenge Forth vor Anker lag, ſo beſchloß er dort zu landen. Die Alliance war gerade abweſend, und da die Pallas und die Vengeance ſüdwärts auf die Jagd geſegelt waren, ſo verurſachte die Nothwendigkeit einer Verſtändigung, dieſen Schiffen eine ſchlimme Verzögerung, ohne welche dieſer ſo gut erſonnene und vortreffliche Plan ohne Zweifel gelungen wäre. Sobald der Commodore ſeine untergeordneten Schiffe

kommen ſah und er die Befehle ertheilt hatte, drang er in die Meerenge und ſteuerte nach Leith; am 17. gelangte er bis auf Kanonenſchußweite bis zur Stadt, und die Boote wurden herabgelaſſen und bewaffnet. Die Truppen, die landen ſollten, waren von Hrn. von Chamilliard befehligt, während Hr. Dale vom Richard an der Spitze der Matroſen ſtand. Dieſer hatte ſo eben ſeine Befehle erhalten und war im Begriff ſich in ſein Boot zu begeben, als ein Windſtoß die Schiffe auseinander trieb und faſt das Commodorſchiff entmaſtete. Der Commodore Jones war nun genöthigt ſeine Segel zu füllen; er bemühte ſich die errungene Stellung zu behaupten, allein die Gewalt des Windes nöthigte die Schiffe nachzugeben, und ſie wurden vom friſchen Wind in die Nordſee getrieben, wo eins der erbeuteten Fahrzeuge unterging.

Es iſt nicht leicht die Folgen dieſer raſchen Unternehmung, wäre ſie vom Wetter begünſtigt worden, zu berechnen. Die Kühnheit, mit welcher alle Maßregeln getroffen wurden, hätte den Sieg geſichert; und in dem ganzen Plan erkennen wir die Beſtimmtheit, den moraliſchen Muth und die wahre Begeiſterung des Mannes, der ſo viel wagen konnte. Hr. Dale, ein höchſt beſcheidener, edler und kluger Mann, iſt der Meinung, daß die Wichtigkeit des Sieges dem kühnen Verſuch entſprochen haben würde.

Höchſt ungern mußte nun der Commodore Jones ſeinem Vorhaben entſagen, und ſchon ſann er auf ein

noch kühneres Wageſtück; allein ſeine Collegen, wie er mit Bitterkeit in einem ſeiner Briefen ſeine Capitaine nannte, verweigerten Theil daran zu nehmen. Merkwürdig iſt es, daß, als der Commodore Jones ſeinen zweiten Plan den jungen Seeoffizieren ſeines eigenen Schiffes vorlegte, ſie ſich alle bereit erklärten, ihm mit allen ihren Kräften beizuſtehen.

Das Unternehmen kam jedoch nicht zu Stande, in Folge der Einwendungen des Capitain Cottineau von der Pallas, eines Offiziers, deſſen Urtheil beim Commodore ſtets viel galt.

Die Pallas und die Vengeance hatten ſoeben den Richard wahrſcheinlich in der Abſicht verlaſſen, jeden Verſuch zur Ausführung dieſes namenloſen Planes zu verhindern, und der Commodore war dadurch gezwungen ſeinen Capitainen ſüdwärts zu folgen, oder ſie ganz zu verlieren.

Vor Whitby vereinigten ſich wieder die genannten Schiffe mit dem Richard und am 12. verfolgte dieſer zwiſchen Flamborough Head und Spurn ein Kohlenſchiff bis ans Ufer. Am folgenden Tag erſchien der Richard, begleitet von der Vengeance, an der Mündung der Humber und zerſtörte mehrere Schiffe. Piloten wurden auf's Schiff gelockt und man erfuhr manches über den Stand der Dinge auf dem feſten Lande. Es ſchien, daß die ganze Küſte in Schrecken verſetzt war und ſchon manche Leute ihr Silbergeräth vergruben. Im Ganzen waren

ohngefähr 12 oder 13 Schiffe durch das Geſchwader gekapert und noch einmal ſo viel zerſtört worden. Das Gerücht, welche dieſe Thatſachen mit dem Erſcheinen der Schiffe an der Küſte und im Frith verknüpfte, hatte natürlich das Ganze zu einer ſeiner gewöhnlichen furchtbaren Erzählungen vergrößert. Vielleicht haben vor dieſer Zeit niemals Kriegsſchiffe auf der Küſte von Großbritannien einen ſolchen örtlichen Schrecken verurſacht.

Aus dieſem Grunde hielt es Commodore Jones nicht für rathſam ſo nahe am Ufer zu verweilen, und er ſegelte nach Flamborough Head. Hier bemerkte man zwei große Schiffe, die man am folgenden Tag, den 23. September, für die Alliance und die Pallas erkannte. Wir ſind bei dem wichtigſten Ereigniß angelangt, durch welches dieſe außerordentliche Kreuzfahrt vorzüglich berühmt wurde.

Der Wind wehte leicht ſüdwärts, die See war ruhig, viele Schiffe zeigten ſich und ſteuerten nach verſchiedenen Punkten. Um Mittagszeit, als das urſprüngliche Geſchwader des Commodore Jones, mit Ausnahme des Cerf und zweier Privatſchiffe, vereinigt war, bewaffnete dieſer berühmte Seemann eines der Pilotboote, die er zurückbehalten hatte, und ſchickte es luvwärts, um eine Brigg zu verfolgen, welche aus allen Kräften ſegelte. An Bord dieſes kleinen Fahrzeugs befanden ſich Second-Lieutenant Lunt und 15 Mann, die den ganzen Tag über vom Commodorſchiff wegblieben. In Folge de

Verluſts der beiden Boote vor Cap Clear, und der Abweſenheit dieſes Detaſchements im Piloten-Boot, ſo wie auch einer großen Menge von Leuten, die an Bord der erbeuteten Schiffe waren, blieb der Bon Homme Richard nur auf einen Seelieutenant und wenig mehr als dreihundert Seelen, mit Ausnahme der Gefangenen, beſchränkt. Der letzteren waren zwiſchen ein und zweihundert auf dem Schiff.

Kaum hatte das Piloten-Boot den Bon Homme Richard verlaſſen, als die leitenden Schiffe einer Flotte von mehr als vierzig Segeln erblickt wurden. Die Flotte dehnte ſich hinter Flamborough Head in einer krummen Linie aus, wahrſcheinlich um nach der Meerenge zu ſegeln. Aus früheren Mittheilungen wußte man, daß dieſe Flotte aus den baltiſchen Schiffen beſtand, unter dem Convoi des Serapis von 44 Kanonen, unter Capitain Richard Pearſon, und eines für den königlichen Dienſt gemietheten Schiffes, das den Namen Counteß of Scarborough führte. Letzteres ſtand unter dem Commando des Capitain Piercy und hatte 22 Kanonen. Da unſere ganze Aufmerkſamkeit einen Augenblick dem Serapis und dem Richard zugewandt werden ſoll, ſo geben wir eine weitläufigere Darſtellung von der Stärke des erſteren.

Zu jener Zeit, von welcher wir berichten, waren die Schiffe von 44 Kanonen gewöhnlich mit zwei Verdecken verſehen, ſo war auch die Conſtruction des Serapis

welches neu war, und für einen Schnellſegler galt. Auf ſeinen untern Batterieen waren 20 Achtzehnpfündner aufgeſtellt, auf dem obern Decke 20 Neunpfündner und auf den Hinter- und Vordercaſtellen 10 Sechspfündner; im Ganzen eine Bewaffnung von fünfzig Kanonen. Das Schiff hatte eine regelmäßige und disciplinirte Kriegsmannſchaft von 320 Mann, nebſt fünfzehn Lascaren oder indiſchen Matroſen.

Als das Geſchwader dieſen Zug erblickte, lagen die Kriegsſchiffe nach dem Land zu hinten und leewärts, wahrſcheinlich mit der Abſicht, die Kauffahrteifahrer zuſammenzuhalten. Die Railiffs vom Scarborough hatten die Gefahr, in welcher dieſe kleine Flotte ſchwebte, erkannt, und ein Boot an den Serapis abgeſchickt, das ihm die Anweſenheit einer feindlichen Macht melden ſollte; darauf feuerte der Capitain Pearſon zwei Kanonen als Signale ab, daß die leitenden Schiffe ſich um ihn ſammeln ſollten. Dieſe Befehle wurden nicht beachtet, und die an der Spitze fahrenden Schiffe ſegelten fort, bis ſie ungefähr eine Stunde vom Lande entfernt waren.

Als ſich nun der Commodore hinlänglich mit der Beſchaffenheit der im Angeſicht ſegelnden Flotte vertraut gemacht hatte, gab er das Signal zu einer allgemeinen Jagd; durch ein zweites Signal rief er den Lieutenant auf dem Piloton-Boote zurück, dann ließ er die Oberbramraa auf den Richard kreuzen. Dieſe feindſeligen Signale alarmirten die nächſten engliſchen Schiffe, welch

ſchnell zuſammentackten, Alarmſchüſſe abfeuerten, die Bramſegel fliegen ließen und durch alle möglichen Signale ihre Gefahr zu erkennen gaben, während ſie ſich eifrigſt die Anweſenheit der Kriegsſchiffe zu Nutze machten, um in aller Eile leewärts zu fliehen, oder näher am Ufer Schutz zu ſuchen. Dagegen gab der Serapis dem Scarborough das Zeichen, ihm zu folgen, ſegelte kühn in die See hinaus, bis er genügenden Wind erreicht hatte, dann tackte er und ſegelte wieder gegen das Ufer, um ſeine Begleitung zu ſchützen.

Die Alliance, die das äußerſte der amerikaniſchen Schiffe war, übernahm die Leitung, und ſprach im Vorbeifahren mit der Pallas. Es hat ſich ſpäter herausgeſtellt, daß der Capitain Landais dem Commandanten der Pallas bei dieſer Gelegenheit ſagte, daß, wenn das feindliche Schiff mit fünfzig Kanonen bewaffnet ſei, ihnen nichts Beſſeres übrig bliebe, als wo möglich zu entfliehen. Sein ſpäteres Verfahren beſtätigte dieſe Anſicht vollkommen; denn kaum war er den beiden engliſchen Schiffen nahe genug gekommen, daß er ihre Stärke beurtheilen konnte, ſo hielt er auf und ſegelte vom Land weg. Durch ein ſolches Benehmen handelte er nicht nur gegen die regelmäßige Ordnung einer Seeſchlacht, ſondern auch gegen den ausdrücklichen Befehl des Commodore Jones, der bei ſeinem Signal blieb, ſich in einer Linie auszubreiten, ſo daß die Alliance hinter den Richard und die Pallas vor denſelben gekommen wäre. In die-

ſem Augenblick ſprach die Pallas mit dem Richard, und fragte denſelben, welche Stellung ſie einnehmen ſollte; ſie erhielt ebenfalls die Weiſung, eine Linie zu bilden. Allein die auffallenden Bewegungen des Capitains Landais ſchienen auch bei dem der Pallas Unentſchloſſenheit hervorzubringen, da ſie bald darauf ebenfalls tackte und ſich vom Land entfernte. Dagegen war Capitain Cottineau ein tüchtiger und rechtſchaffener Mann, und that während dieſes Vorgangs ſeine Pflicht; ſein Manöver war durch das plötzliche Aufgeien des Richard nach dem Lande erklärlicherweiſe veranlaßt, das ihn glauben gemacht hatte, die Mannſchaft hätte ſich empört und ſich mit dem Schiffe davon gemacht. So groß war der Mangel an Vertrauen, welcher in einer ſo zuſammengeſetzten Macht obwaltete, und ſo bedeutend waren die Nachtheile, unter welchen dieſer berühmte Kampf gefochten wurde.

Weit entfernt, an Meuterei oder Flucht zu denken, ging die Mannſchaft des Bon Homme Richard mit frohem Herzen auf die verſchiedenen Verdecke, obgleich jeder von ihnen wußte, daß ſie es mit einem überlegenen Feinde zu thun hätten; der hohe unbeſiegbare Muth des Anführers hatte ſich der ganzen Mannſchaft mitgetheilt.

Als es dunkel zu werden anfing, konnte Commodore Jones die Bewegungen des Feindes nur mit Hülfe eines Nachtfernrohrs verfolgen. Wahrſcheinlich trug die Dunkelheit der Nacht noch viel zu der Unentſchiedenheit des Commandeurs auf der Pallas bei; denn von jener Zeit

an bis zum Aufgang des Mondes konnten ferne Gegenſtände nur mit Schwierigkeit und ſelbſt bei Mondſchein nur unſicher unterſchieden werden. Der Richard indeſſen hielt aus und ſtieß ungefähr um halb Acht auf den Serapis, während der Scarborough in einer geringen Entfernung leewärts ſich befand. Als das amerikaniſche Schiff, welches windwärts ſtand, langſam näher kam, rief es Capitain Pearſon mit dem Sprachrohr an. Die Antwort lautete zweideutig, und beide Schiffe feuerten beinahe zu gleicher Zeit ihre vollen Ladungen auf einander ab. Commodore Jones machte, da das Meer ſehr ruhig war, von den im Kanonenraum aufgeſtellten Achtzehnpfündnern allein Gebrauch; da aber beim Abfeuern zwei von den Sechſen zerſprangen, das obere Verdeck aufriſſen und einen beträchtlichen Theil der Mannſchaft, welche unten aufgeſtellt war, verwundete oder tödtete, ſo verließen alle Leute, durch dieſen Unfall beſtürzt, da ſie kein hinlängliches Vertrauen mehr auf die Brauchbarkeit der ſchweren Kanonen hatten, dieſelben augenblicklich. So war denn auf einmal die volle Ladung des Richard ungefähr um ein Dritttheil mehr als die ſeines Gegners vermindert, noch gar nicht den Nachtheil mit eingerechnet, daß die übrigen Kugeln unter die leichten Kanonen vertheilt werden mußten; kurz, der Kampf beſtand nun zwiſchen Fregatten von Zwölf- und Achtzehnpfündnern, eine Art Kampf, in dem, wir wiſſen nicht mit welchem Rechte man dieſes behaupten kann, die erſtere niemals den Sieg

davon getragen haben ſoll. Commodore Jones ſagt ſelbſt, daß nach dieſem Unfall all ſeine Hoffnung auf den Zwölfpfündnern beruhte, welche unter den Befehlen ſeines erſten Lieutenants ſtanden.

Der Richard zog ſein Marsſegel ein und wechſelte mehrere volle Ladungen; dann zog er ſeine Segel wieder auf und trieb eiligſt auf den Serapis zu, der dicht beim Winde quer an ſeinem Spiegel vorbeiſegelte und an der Windführung auf der Luvſeite ſeines Gegners herankam, ihm den Wind ablief und ihn nun überholte. Die ganze Zeit über, etwa eine halbe Stunde, hatte man eine furchtbare und nahe Canonade unterhalten. Der Scarborough kam nun näher, aber es iſt ungewiß, ob er feuerte oder nicht; von amerikaniſcher Seite wird behauptet, daß er den Richard wenigſtens einmal der Länge nach beſchoß; aber nach dem Bericht ſeines eignen Befehlshabers ſtellt es ſich heraus, daß er wegen der Dunkelheit und des Rauchs ſich fürchtete, ſeine Kanonen abzufeuern, da er die Schiffe der Feinde und der Freunde nicht unterſcheiden konnte. Capitain Pearcy, der nicht gerne in der Nähe liegen und unnöthigerweiſe dem Feuer ausgeſetzt ſein wollte, entfernte ſich vom Kampfe, wechſelte aus ziemlicher Entfernung eine oder zwei volle Ladungen mit der Alliance, und ließ ſich kurz nachher mit der Pallas ganz nahe in ein Gefecht ein, welche ihn, nach einem tapfern, beinahe einſtündigen Kampfe, ſich zu ergeben zwang.

Wir können nun, da wir die Stellung der andern Schiffe betrachtet haben, unſere Aufmerkſamkeit auf die zwei Hauptkämpfer hinwenden. Da ſich der Serapis fern hielt und ein beſſerer Segler und thätiger als der Richard war, ſo beſchloß Capitain Pearſon, ſobald als er weit genug vorgeſegelt ſein würde, an dem andern Kiel des Richard quer vorbeizufahren. Als er aber bei dieſem Verſuche nicht Raum genug fand, hielt er ſein Steuerruder an, um ſich von ſeinem Gegner fern zu halten. Dieſe doppelte Bewegung brachte beide Schiffe beinahe in eine Linie, doch ſo, daß der Serapis die Vorhand hatte. Das engliſche Schiff kam durch dieſe unſicheren Evolutionen etwas von ſeiner Richtung ab, während das amerikaniſche, welches ſeine Segel dicht beim Wind braßte, ſich ihm nicht allein näherte, ſondern wirklich auch die Backen ſeines Gegners an der Windvierung einrannte. Die verſchiedenen Manövres hatten, da der Wind nur leicht wehte, viel Zeit weggenommen, und beinahe eine Stunde war zwiſchen dem Feuer der erſten Kanonen und dem Augenblick, in welchem die Schiffe in der eben beſchriebenen Weiſe aneinander geriethen, verfloſſen.

Die Engländer glaubten nun, die Amerikaner wollten entern, und einige Minuten verfloſſen in der Ungewißheit der Erwartung. Aber die Lage beider Schiffe war für keine Parthei zum Entern günſtig genug. Da in dieſem Augenblick das Feuer gänzlich eingeſtellt war, ſo fragte Capitain Pearſon: „Habt ihr eure Farben

geſtrichen?“ worauf er: „ich habe noch nicht den Kampf begonnen!“ zur Antwort erhielt.

Die Schiffe trennten ſich indeſſen, da der Raaen des Richard bei dem Winde gebraßt und die Segel des Serapis voll waren. Sobald ſie ſich weit genug von einander befanden, hielt der Serapis ſein Steuerruder an, brachte alle Segel, die maſtwärts lagen, vorwärts, ließ die Hinterſegel ſchlaff werden, wandte ſich kurz auf ſeinem Kiele um oder wurde vielmehr vom Wind umgedreht, wahrſcheinlich in der Abſicht, um den Backen ſeines Feindes recht von der Seite zu an den Wind zu bringen, und ihn dann wiederum der Länge nach beſchießen zu können. In dieſer Lage hätte der Richard mit den Kanonen ſeines Steuerbords und der Serapis mit denen ſeines Backbords feuern müſſen; Commodore Jones aber, der indeſſen die Erfolgloſigkeit, es mit einem ſchwereren Geſchütz aufzunehmen, erkannte, füllte, nachdem er in einiger Entfernung vorher die Riemen geſtrichen, das Geitau und drehte ſich in der Abſicht dem Winde zu, dem Feind zu begegnen, wenn er in den Wind käme, und ihn quer vor die Klüſen ſeines Schiffes zum Liegen zu bringen. In dem Rauche aber irrte ſich die eine oder die andere Parthei in der Berechnung der Entfernung, wodurch die beiden Schiffe an einander geriethen und das Bugſpriet des engliſchen über das Hintertheil des Amerikaners wegging. Da keins von beiden viel Raum hatte, ſo verurſachte das Zuſammenſtoßen

keine große Beſchädigung und Commodore Jones kappte augenblicklich die Kardeln des Feindes mit eigner Hand an ſeinen Beſanmaſt. Der Druck der Hinterſegel auf den Serapis, welcher zu dieſer Zeit beinahe vor dem Winde war, ſchob ſeinen Rumpf herab und die zwei Schiffe lagen allmählich ganz nahe der Länge nach neben einander; der Serapis jedoch verlor bei der Wendung ſeinen Klüverbaum. Ein Reſerveanker wurde nun vom engliſchen Schiffe aus in das Verdeck des amerikaniſchen eingehakt und verſchiedene Taue noch an Bord des letzteren befeſtigt, um es in dieſer Lage zu erhalten.

Capitain Pearſon, welcher eben ſo ſehr von dem Vortheil eines regelmäßigen Kampfes, wie ſein Gegner von dem Nachtheil überzeugt war, ließ, ſobald die beiden Schiffe an einander gerathen waren, den Anker in der Hoffnung fallen, der Richard würde von ihm abgetrieben werden. Aber er täuſchte ſich vollkommen in ſeiner Erwartung, da die Raaen in einander gerathen waren, die beiden Rumpfe der Schiffe ſich dicht an einander preßten, Taue hinten und vorne befeſtigt waren und ſelbſt das Schnitzwerk die beiden Schiffe zuſammenhielt. Als das Ankertau des Serapis die Wendung nahm, drehten ſich die beiden Schiffe langſam, der Serapis mit ſeinen Backen und der Hintertheil des Richard der Strömung zu. In dieſem Augenblick machte das engliſche Schiff einen Verſuch zu entern, der aber ohne Verluſt vereitelt wurde.

Die ganze Zeit über wüthete der Kampf fort. Die unteren Schießlöcher des Serapis waren bei der Wendung des Schiffes geſchloſſen worden, nun aber wurden ſie geöffnet, um den Kanonen freien Spielraum zu laſſen, und es kamen wirklich Fälle vor, bei welchen die Ladſtöcke in die Schießlöcher des anderen Schiffes gebracht werden mußten, um ſie in die Mündungen der eigenen Kanonen einzuſetzen. Ein ſolcher Kampf konnte natürlich nur von kurzer Dauer ſein. Wirklich ſäuberte das ſchwere Geſchütz des Serapis mit einer oder zwei Ladungen alles, was vor ihm war, und die Kanonen auf dem Hauptverdeck des Richard mußten größtentheils verlaſſen werden. Viele Leute gingen auf das Oberverdeck und eine große Zahl ſammelte ſich auf der Vorderſchanze, wo ſie vor dem Feuer des Feindes ſicher waren und den Kampf mit Granaten und Musketen fortſetzten.

Der Serapis zerſchoß in dieſem Zeitpunkte des Kampfes ſeinen Gegner unten beinahe in Stücke, der nur mit 2 Kanonen auf dem Quarterdeck den feindlichen Batterieen einigen Widerſtand leiſten konnte, und überhaupt im Ganzen nur von 3 oder 4 Zwölfpfündner Gebrauch machte. Es gelang dem Commodore Jones indeſſen, eine Kanone von der linken Seite des Schiffes neben jenen 2 andern aufzuſtellen, welche nun gegen das Ende des Kampfes unter ſeiner unmittelbaren Aufſicht mit großer Wirkung benutzt wurden. Er konnte aber nicht die gehörige Mannſchaft zuſammenbringen, um ſich noch einer

zweiten Kanone zu bemeiſtern. Der Kampf würde nun hier ſicherlich ſein Ende erreicht haben, wenn ſich nicht die Mannſchaft von dem Tauwerk herab ſo muthig und thätig bewieſen hätte. Starke Abtheilungen hatten in den Maſtkörben ihre Stellung genommen, und am Ende eines kurzen Kampfes hatten die Amerikaner den Feind bis auf den letzten Mann hinabgetrieben, worauf ſie beſonders auf das Quarterdeck des Serapis ein ſo lebhaftes Feuer unterhielten, daß ſie Jeden hinweg trieben, der nicht niedergeſchoſſen ſein wollte.

Während ſo die Engländer beinahe den ganzen Kampf unten beherrſchten, übten die Feinde auf dem Oberverdeck die Controlle aus. Einige amerikaniſche Matroſen legten das Hauptraa des Richard aus und fingen an, Handgranaten auf die zwei Oberverdecke des Schiffes zu werfen; die Mannſchaft auf dem Vordercaſtell ihres eigenen Schiffes unterſtützten ihre Anſtrengungen dadurch, daß ſie ebenfalls Handgranaten durch die Schießlöcher des Serapis ſchleuderten. Zuletzt wurde ein Matroſe ſogar ſo kühn, daß er ſeinen Poſten an dem äußerſten Ende des Raa's nahm, von wo aus er einen Feuereimer mit Brennmaterialien gefüllt und einer Lunte verſehen, die Granaten mit ſo vieler Präciſion hinabfallen ließ, daß eine ſogar durch die Hauptluke ging. Die Matroſenjungen des Serapis hatten mehr Patronen aus der Pulverkammer heraufgebracht, als nöthig waren, und in ihrer Eile eine Reihe derſelben auf dem Hauptverdeck in eine

Linie mit den Kanonen gelegt. Die ebenerwähnte Granate entzündete einiges in der Nähe liegende ausgefallene Pulver, und der Funke lief von Patrone zu Patrone, von dem Hauptmaſt an bis nach hinten.

Die Wirkung dieſer Exploſion war furchtbar; mehr als 20 Mann wurden augenblicklich getödtet, an manchem war nur noch der Kragen und die Aermelbinden ihrer Hemden und der Leibgürtel ihrer Segeltuchshoſen geblieben. Der officielle Bericht, welcher eine Woche nach dem Gefechte über das Schiff mitgetheilt wurde, gab nicht weniger als 34 noch Lebende an, welche auf die obenbeſchriebene Weiſe verwundet worden waren, von denen noch 30 in großer Lebensgefahr ſchwebten.

Capitain Pearſon ſchreibt dieſer Exploſion die Vernichtung beinahe aller ſeiner Leute an den hinterſten 5 oder 6 Kanonen zu. Im Ganzen aber mußten beinahe 60 von der Mannſchaft des Serapis durch dieſen plötzlichen Unfall auf einmal dienſtunfähig gemacht worden ſein.

Der Vortheil, welcher durch die kalte Unerſchrockenheit der auf den Maſten aufgeſtellten Mannſchaft gewonnen worden war, brachte größtentheils den Erfolg auf den Ausgang des Kampfes ins Gleichgewicht; denn je ſchwächer das Feuer des Feindes, deſto lebhafter wurde das des Commodore Jones; und in dem Grade, in welchem ſich die Mannſchaft des Richard wieder ermuthigt fühlte, wurden die Hoffnungen der auf dem Serapis ſchwächer. Eine der Kanonen war unter der unmitte

baren Aufſicht des Commodore Jones eine Zeitlang gegen den Hauptmaſt des Feindes gerichtet geweſen, während die zwei andern das Feuer von den Maſten mit Schrot und Kartätſchenkugeln unterſtützt hatten. Durch dieſen doppelten Angriff von den Verdecken zurückgehalten, wo eine Scene furchtbarer Verwüſtung ſich in dem Todeskampfe der Verwundeten und der Wirkung der Exploſion darbot, begann der Muth der Engländer zu ſinken; der Augenblick war gekommen, wo auch das Geringſte ſie zur Uebergabe vermocht haben würde. Aus dieſer Niedergeſchlagenheit wurden ſie indeſſen noch zeitig durch eines jener unerwarteten Ereigniſſe geriſſen, welche immer die Wechſelfälle einer Schlacht begleiten.

Die Alliance hatte, nachdem ſie, wie bereits gemeldet, mit dem Scarborough einige unwirkſame volle Ladungen aus der Ferne gewechſelt, leewärts gegen die zwei Hauptſchiffe außerhalb der Schußrichtung ihren Platz genommen. Ohngefähr um halb neun Uhr zeigte ſie ſich, den Hintertheil des Serapis und die Backen des Richard kreuzend, und feuerte aus einer ſolchen Entfernung, daß man ohnmöglich ſagen konnte, welches Schiff am meiſten leiden würde. Sobald ſie ſich aus der Schußweite ihrer eigenen Kanonen gezogen hatte, wurde ihr Steuerruder in Thätigkeit geſetzt, ſegelte beinahe eine Meile leewärts weiter, und lavirte ſo lange, bis das Feuer zwiſchen der Pallas und dem Scarborough ſchwieg; dann kam ſie innerhalb Sprachrohrweite und preiete beide Schiffe. Capitain

Cottineau von der Pallas erſuchte den Capitain Landais ſeine Priſe in Beſchlag zu nehmen und ihm zu erlauben, entweder dem Richard zur Hülfe zu eilen oder ſelbſt mit der Alliance windwärts dem Commodore zur Hülfe mit Preßwind ſegeln zu dürfen.

Capitain Landais nahm nach einigem Verzuge die wichtige Pflicht ſeinem Gefährten beizuſtehen, auf ſich ſelbſt, ſegelte nun mit Preßwind und erſchien um dieſelbe Zeit, bei welcher wir in der Erzählung des Kampfes ſtehen blieben, direct windwärts gegen die beiden Schiffe, weſtwärts mit dem Vordertheil der Alliance. Hier eröffnete ſie zu gleicher Zeit, eben ſo ſchädlich dem Freund wie dem Feind, ihr Feuer, und befand ſich bald, indem ſie ſich nur wenig abhielt und mit ihrem Feuer fortfuhr, auf der linken Seite des Richard und man verſichert, daß ſie ihr Feuer erſt einſtellte als ſie ſich ſchon nah am Segelbalken deſſelben befand.

Fünfzig Stimmen preieten nun, um der Mannſchaft der Alliance verſtändlich zu machen, daß ſie auf das unrechte Schiff feuerte und 3 Laternen wurden in einer Linie auf dem Richard aufgehangen, welches das regelmäßige Signal für die Erkennung während eines Nachtgefechtes war. Ein Offizier erhielt den Befehl dem Capitain Landais die Ordre zu ertheilen, das feindliche Schiff zu entern, und die Frage, ob der Befehl verſtanden worden ſei, wurde bejaht.

Die Schiffe konnten unterſchieden werden, da de

Mond ſchon eine Zeitlang aufgegangen war, und der Richard ganz ſchwarz ausſah, während der Serapis gelbe Seitenflächen hatte, weßhalb auf dem Richard allgemein die Meinung verbreitet war, daß ſie abſichtlich angegriffen worden ſeien. Als die erſten Schüſſe von der Alliance abgefeuert waren, verließ die Mannſchaft am Bord des Richard ein oder zwei der Zwölfpfündner, mit denen ſie wieder zu feuern begonnen hatte, und alle behaupteten, daß die Engländer auf der Alliance die Oberhand erhalten hätten und nun den Feind unterſtützten. Das Feuer von der Alliance dismontirte eine oder zwei Kanonen, löſchte einige Laternen auf dem Hauptverdecke aus und fügte den Maſten großen Schaden zu.

Die Alliance ſegelte darauf eine kleine Entfernung mit Preßwind und hielt ſich immer auf der rechten Seite des Richard; bald nachher erſchien ſie wieder und hielt ſich an der linken Seite am Segelbalken des Richard ab, geiete die Backen desſelben von der Seite zu und den Kiel ſeines Gegners. Es iſt gewiß, daß bei dieſer Gelegenheit die Alliance das Feuer trotz der Möglichkeit, daß die Schüſſe nur durch den Richard den Serapis erreichen konnten, wieder eröffnete. Zehen oder zwölf Mann ſchienen auf dem Vordercaſtell des Richard, welches zu jener Zeit gedrängt voll war, getödtet worden zu ſein, und unter ihnen ein Offizier mit Namen Caßwel, welcher noch ſterbend behauptete, daß er ſeine Wunde durch eine feindliche Kugel erhalten habe.

Die Alliance, nachdem ſie die Backen des Richard und den Hintertheil des Serapis im Vorbeifahren beſtrichen hatte, während ſie Schrot abfeuerte, ſegelte wieder leewärts und nahm von Neuem eine feſte Stellung ein, ohne irgend im Geringſten an dem ferneren Kampf Antheil zu nehmen. Das Feuer der Alliance hatte ſehr viel zum Leckwerden des Richards beigetragen, und ſchon ſo viel Waſſer war durch die von den Schüſſen herrührenden Löcher eingedrungen, daß er zu ſinken begann. Es iſt durch viele Zeugen erwieſen, daß die gefährlichſten Löcher am Bord des Richard ſich unter dem Backen und der Gilling des Spiegels an ſeiner linken Seite an ſolchen Plätzen fanden, wo ſie nicht von dem Feuer des Serapis herrühren konnten. Dieſer Beweis iſt indeſſen zu widerlegen, da wir geſehen haben, daß der Serapis am Anfang des Gefechts auf die linke Seite des Richards ſegelte und ſich nachher an dem Backen ſeiner linken Seite in der Abſicht befand, ſeinen vorderen Kiel zu kreuzen. Es iſt ſicherlich möglich, daß Kugeln an den erwähnten Plätzen in den Richard einſchlugen und daß, als das Schiff wegen den andern lecken Stellen zu ſinken begann, die dann plötzlich ihm beigebrachten neuen Löcher die Gefahr vermehrten. Wenn dagegen die Alliance, während ſie ſich an den Backen und dem Viering befand, wirklich feuerte, wie es aus einer Maſſe unwiderſprochener Zeugen hervorgeht, ſo können die gefährlichſten ihm allerdings von dieſem Schiffe beigebracht worden ſein

Laſſen wir nun jene Anſchuldigung auf ſich beruhen. Soviel iſt gewiß, daß, ſobald die Alliance leewärts geſegelt war, das Gerücht ſich auf dem Richard verbreitete, das Schiff ſei im Sinken begriffen. Auf beiden Schiffen war mehrmals Feuer ausgebrochen und nur mit Mühe war man der Flammen Meiſter geworden; aber hier hatte man mit einem neuen Feinde zu ſtreiten, und da die Nachricht gerade vom Zimmermann kam, deſſen Pflicht es war die Pumpen zu unterſuchen, ſo verurſachte ſie eine ſehr große Beſtürzung.

Der Richard hatte mehr als **100** engliſche Gefangene an Bord und der Waffenmeiſter ließ ſie in der Uebereilung alle hinaufgehen, damit ſie ihr Leben retten konnten. In der Verwirrung einer ſolchen nächtlichen Scene ſchlüpfte ein Caperbriefmeiſter, der auf der Höhe von Nordſchottland gefangen wurde, durch ein Loch aus dem Richard in ein anderes des Serapis, wo er dem Capitain Pearſon berichtete, daß in einigen Minuten das Gefecht wahrſcheinlich zu ſeinen Gunſten endigen würde, oder ſein Feind zu Grund gehen müßte, da er ſelbſt befreit worden ſei, um ſein Leben zu retten.

Gerade in dieſem Augenblick kam der Conſtabel, der anders wo wenig zu thun hatte, auf das Verdeck und da er weder den Commodore Jones noch Herrn Dale erblickte, die beide ſich mit den befreiten Gefangenen beſchäftigten und glaubte, daß der Caperbriefmeiſter, der einzige vornehmere Gefangene im Schiffe, todt ſei, eilte

er an das Hinterſchiff und zog die Flagge herunter. Glücklicherweiſe war der Flaggenſtab weggeſchoſſen und da die Flagge ſchon im Waſſer hing, hatte er kein anderes Mittel, ſeine Abſicht, ſich ergeben zu wollen, verſtändlich zu machen, als laut um Pardon zu bitten.

Capitain Pearſon rief nun an, um zu fragen, ob der Richard um Pardon bäte. Der Commodore Jones antwortete ſelbſt verneinend. Es iſt wahrſcheinlich, daß die Antwort nicht gehört wurde, oder daß man, wenn ſie gehört wurde, vermuthet hat, ſie wäre von einem Unberechtigten gegeben. Denn, ermuthigt durch das, was er von dem entwichenen Gefangenen erfahren hatte, wie auch durch die Verwirrung, die auf dem Richard obwaltete, befahl der engliſche Capitain, ſeine Leute zuſammen zu rufen und ſobald ſie verſammelt waren, ertheilte er den Befehl, das erbeutete Schiff in Beſitz zu nehmen. Einige der Seeleute nahten ſich wirklich der Schanddecke des amerikaniſchen Schiffes. Da ſie aber nichts als Soldaten fanden, die bereit ſchienen, Gewalt mit Gewalt zu vertreiben, zogen ſie ſich eiligſt zurück. Während dieſer Zeit blieben die Marsgaſten nicht müßig und der Feind wurde bald mit Verluſt hinunter getrieben.

Indeſſen verſammelte Herr Dale, der keine Kanonen hatte, die er gebrauchen konnte, die Gefangenen zum Pumpen, indem er ihre Beſtürzung benutzte und hielt wahrſcheinlich den Richard durch den Mißgriff ſelbſt flott, der ſie an den Rand des Verderbens gebracht hatte. Die

Schiffe geriethen wieder in Flammen und beide hörten, mit Ausnahme einiger wenigen Kanonen auf jeder Seite, auf zu kämpfen, um ihren gefährlicheren Feind zu überwältigen. Man behauptet, daß im Laufe des Kampfes der Serapis nicht weniger als zwölfmal gebrannt habe, während, wie wir es noch ſehen werden, der Richard gegen das Ende immerfort brannte.

Sobald die Ordnung auf dem Richard nach dem oben erwähnten Anrufen um Pardon wieder hergeſtellt war, ſchien das Glück ihm wieder günſtig zu ſein, während die Engländer, die faſt bis zum letzten Mann hinunter getrieben waren, in hohem Grad die Hoffnung des Sieges aufgegeben zu haben ſchienen. Das Kanonenfeuer ließ auf dem letzteren bedeutend nach, während der Richard wieder einige Kanonen mehr gebrauchen konnte. Der Hauptmaſt des Serapis fing an zu wanken und überhaupt verminderte ſich ſein Widerſtand. Ungefähr eine Stunde nach der Exploſion oder zwiſchen drei und drei und einer halben Stunde nachdem der erſte Kanoſchuß fiel, und zwiſchen zwei und zwei und einer halben Stunde, nachdem die Schiffe aneinander gekommen waren, zog der Capitain Pearſon mit eigener Hand die Flagge des Serapis herunter, indem ſeine Leute ſich weigerten, ferner dem Feuer der Matroſen des Richard ſich auszuſetzen.

Sobald es bekannt wurde, daß die engliſche Flagge geſenkt war, ging Herr Dale auf die Schanddecke des

Richard und ſchwang ſich, während er ſich an dem Hänger der Braſſen des großen Segels hielt, an Bord des Serapis. Auf dem Hinterverdeck fand er den Capitain Pearſon faſt ganz allein. Dieſer wackere Offizier hatte nämlich ſeinen Poſten während der ganzen Dauer dieſes nahen und mörderiſchen Kampfes behauptet. — In dem Augenblick, wo Herr Dale den engliſchen Capitain anredete, kam der erſte Lieutenant herauf und fragte: ob der Richard geſtrichen hätte, da das Feuer gänzlich aufgehört. Herr Dale gab nun dem engliſchen Offizier zu verſtehen, daß er in Bezug auf die Lage der Dinge im Irrthum ſei, da der Serapis vor dem Richard, nicht aber der Richard vor dem Serapis geſtrichen hätte. Als Capitain Pearſon dieſe Ausſage beſtätigte, ſtimmte der Untergebene bei und erbot ſich hinunter zu gehen, um das Feuer der Kanonen gegen das amerikaniſche Schiff, das noch immer fortdauerte, aufhören zu laſſen.

Hierin wollte Herr Dale nicht willigen, ehe beide Offiziere augenblicklich ſich auf den Richard begeben hätten. Alsdann hörte das Feuern auf. Dem Hrn. Dale folgten gleich darauf auf das Hintercaſtell des Serapis Hr. Mayrant, ein Seecadet und ein Theil der Schiffsmannſchaft. Als der erſtere das Hintercaſtell des gefangenen Schiffes betrat, wurde er in den Schenkeln durch eine Schiffspike verwundet, welche ein Mann in der Kuhle hielt, der von der Uebergabe nichts wußte. So glich ſonderbarer Weiſe der Schluß dieſes merkwürdigen Gefechts den frühe-

ren Kämpfen, in welchen Blut vergoſſen wurde und Schüſſe fielen, während der Offizier in freundſchaftlichem Geſpräch mit ſeinem Gefangenen war.

Sobald Capitain Pearſon ſich an Bord des Richard befand und Hr. Dale eine genügende Sicherheit erhalten hatte, befahl der Commodore Jones die feſthaltende Taue zu kappen und die Schiffe zu trennen. Er grüßte den Serapis, als der Richard ſich von ſeiner Seite entfernte und befahl ihm, ſeinem Schiff zu folgen. Hr. Dale hatte nun die Segel des Serapis auf den Maſt gebraßt und das Rad herunter gelaſſen; allein das Schiff blieb unbeweglich trotz Steuer und Segeln. Erſtaunt und aufgeregt ſprang der wackere Lieutenant von dem Compaßſegel auf, und fiel, ſo lang er war, auf das Verdeck. Er war nämlich von einem Splitter am Bein ſchwer verwundet worden und bis zu dieſem Augenblick hatte er es gar nicht bemerkt. Nachdem er ſich wieder aufgerichtet hatte, kam der Segelmeiſter des Serapis und bemerkte ihm, daß das Schiff noch geankert wäre.

Allein in demſelben Augenblicke erſchien der Secondlieutenant Lunt, der mit dem Pilotenboot abweſend war, vor dem erbeuteten Schiff und kam an Bord deſſelben. Dieſem Offizier übertrug Hr. Dale die Leitung des Schiffes, das Tau wurde gekappt und wie es befohlen war, folgte der Serapis dem Richard.

War auch nun dieſer lange und blutige Kampf beendigt, ſo dauerte doch für die Sieger die Gefahr und die

Strapatzen fort. Der Richard brannte noch immer und drohte zu ſinken. Die Flammen hatten den inneren Raum erreicht und ſich ſo weit verbreitet, daß die Magazine in größter Gefahr ſchwebten, während andererſeits die ſtets thätigen Pumpen kaum das Waſſer in derſelben Höhe erhalten konnten. Wäre es nur auf die erſchöpften Leute beider kämpfenden Theile angekommen, das Schiff würde untergegangen ſein. Allein die andern Schiffe des Geſchwaders ſandten Leute, um die Pumpen in fortwährender Thätigkeit zu erhalten. Die Feuersgefahr wurde ſo ausgebreitet, daß alles Pulver auf das Verdeck gebracht wurde, um eine Exploſion zu verhüten. So wurde der übrige Theil der Nacht zugebracht, während beſtändig ein Theil der Mannſchaft bei den Pumpen beſchäftigt war und der andere den Flammen Einhalt zu thun ſuchte. Dies dauerte bis um 10 Uhr Vormittags, (den 24.) wo die Flammen gelöſcht waren. Nach dem Kampfe ſtahlen 8 oder 10 Engländer, die im Richard ſich befanden, ein Boot des Serapis, ſteuerten fort und landeten zu Scarborough. Mehrere Leute waren wegen des Zuſtandes ihres Schiffes ſo in Angſt, daß ſie über Bord ſprangen, um ſchwimmend zu den andern Schiffen zu gelangen.

Gegen Abend wurde der Zuſtand des Richard unterſucht. Gegen den hinteren Theil, gerade den Kanonen des Serapis gegenüber und an dem Theil, der durch die Exploſion nicht zerſtört war, waren die Innhölzer fa[illegible]

alle entweder hinein- oder herausgeſchlagen, denn in dieſer Hinſicht war an beiden Seiten des Schiffes kein Unterſchied zu bemerken und man behauptete ſogar, daß das Hintertheil und Vordercaſtell in die Conſtabelkammer gefallen ſein würde, wären noch einige Rippen mehr hinweggeſchoſſen worden. In der That war der leere Raum ſo groß geworden, daß gegen das Ende des Gefechts manche Kugel, die von dieſer Seite vom Serapis abgeſchoſſen wurde, durchgefahren ſein muß, ohne irgend etwas zu berühren. Das Steuerruder war vom Hinterſteven abgeſchnitten worden und die Heckbalken faſt herausgeſchoſſen. Beſonders war der ganze hintere Theil des Schiffes, der unter dem halben Verdeck ſich befand, in Stücke zerſchlagen und nichts hatte die auf dem halben Verdeck ſtehenden Leute gerettet, als die Unmöglichkeit Kanonen hinauf zu richten, die den zu beſchießenden Gegenſtand berührten.

Das Ergebniß dieſer Unterſuchung war, daß Jedermann von der Nothwendigkeit überzeugt wurde, den Rickard in einen Hafen zu führen, im Fall er in die Luft geſprengt werden müßte.

Commodore Jones nahm den Rath an, ſeine Verwundeten zu entfernen, ſo lange das Wetter noch mild war; ungern gab er den Befehl, dieſe Maßregel zu vollziehen. Die folgende Nacht und den Morgen des nächſten Tages brachte man mit der Erfüllung dieſer nothwendigen Pflicht zu, und ungefähr um 9 Uhr mußte

der Offizier der Pallas, dem die Führung des Richard aufgetragen wurde, nebſt den Leuten, die mit dem Pumpen beſchäftigt waren, das Schiff wider ſeinen Willen verlaſſen, indem das Waſſer das untere Verdeck erreicht hatte. Um 10 Uhr wälzte ſich der Bon Homme Richard ſchwer dahin, ſchlug um und verſank langſam, mit dem Bug voran, ins Meer.

Der Serapis hatte weit weniger gelitten, als der Richard, da die Kanonen des letzteren ſo leicht und ſo ſchnell zum Schweigen gebracht wurden; allein kaum waren beide Schiffe getrennt, als der Hauptmaſt des Serapis fiel und die Bramſtange des Beſanmaſtes mit ſich herunter riß. Obgleich Nothmaſten aufgerichtet waren, wurde dennoch das Schiff faſt hülflos in der Nordſee bis zum 6. October umhergeworfen, wo die Ueberbleibſel des Geſchwaders mit beiden erbeuteten Schiffen in den Texel einliefen, dem Hafen, der ihnen zur Ausbeſſerung beſtimmt wurde. Im Kampfe zwiſchen dem Richard und dem Serapis wurde manches Leben eingebüßt, obgleich von keiner Seite etwas Zuverläßiges hierüber vorliegt. Capitain Pearſon ſchlägt den Verluſt des Richard an Getödteten und Verwundeten auf 300 Mann an, eine Geſammtſumme, die faſt die ganze Mannſchaft einbegriffen hätte, was gewiß eine große Uebertreibung oder wenigſtens ein großer Irrthum iſt. Nach einem noch vorhandenen Verzeichniß, welches die Offiziere und Leute auf dem Richard, mit Ausnahme der Seeſoldaten,

enthält, wurden 42 Mann getödtet oder ſtarben an ihren Wunden unmittelbar nach der Schlacht, und 41 verwundet. So bringt man für dieſen Theil der Mannſchaft die Zahl 83 heraus, während die Liſte 227 enthält. Allein von vielen der in der Liſte aufgeführten Perſonen weiß man, daß ſie dem Kampf gar nicht beigewohnt haben. So z. B. war keiner der jüngeren Lieutenants anweſend, die etwa 30 Mann bei ſich hatten; dann muß man auch noch den Theil der Mannſchaft abrechnen, der ſich in den erbeuteten Schiffen befand. Da einige nicht eingeſchriebene Freiwillige an Bord waren, ſo werden wir, wenn wir die Zahl des Theils der regelmäßigen Mannſchaft, die dem Kampf beiwohnte, auf 200 ſetzen, uns wahrſcheinlich nicht weit von der Wahrheit entfernen. Wenn wir nun die Seeſoldaten, die an Bord blieben, auf 120 anſchlagen und daſſelbe Verhältniß für die Zukunft beobachten, ſo wird das Ergebniß 49 ſein, wonach die Geſammtzahl des vollſtändigen Verluſtes des Richard 132 betragen würde. Man weiß jedoch, daß am Anfang des Gefechts die ſogenannten Seeſoldaten in keinem Verhältniß mit der übrigen Mannſchaft zu leiden hatten, und da ein allgemeiner Bericht den ganzen Verluſt des Richard auf 150 Mann angab, ſo ſind wir geneigt zu glauben, daß dieſe Angabe ziemlich richtig iſt.

Capitain Pearſon gibt einen Theil ſeines Verluſtes auf 117 Mann an, indem er zu gleicher Zeit annimmt, daß manche getödtet und verwundet wurden, deren

Namen er nicht angeben könne. Es iſt höchſt wahrſcheinlich, daß der Verluſt an Leuten auf beiden Schiffen ungefähr gleich war, und daß beinahe oder wohl die ganze Hälfte von denen, die gefochten haben, getödtet oder verwundet wurden. Commodore Jones ſpricht in einem Briefe, den er einige Zeit nach dieſem Ereigniſſe ſchrieb, die Meinung aus, als ſei der Verluſt des Richard geringer als der des Serapis geweſen. Daß zwei Schiffe von ſo bedeutender Stärke mehr als zwei Stunden an einander befeſtigt waren, und während dieſer Zeit mit Kanonen und Musketen gefeuert, ſowie jede andere Art der damaligen Kriegsführung bekannten Zerſtörungsmittel in Thätigkeit geſetzt wurden, und dennoch die Mannſchaft nicht mehr darunter litt, erregt unſer Erſtaunen; allein dieſes Factum muß der Eigenthümlichkeit dieſes Kampfes zugeſchrieben werden, indem die meiſten Engländer gleich beim Beginn des Gefechts ſich hinter ihre Schanzen flüchten mußten und die Amerikaner über die Feuerlinie der Engländer getrieben wurden, ſo daß ſie gleichſam beiderſeits gegen das Feuer ihrer reſpectiven Feinde geſchützt waren. Es war allerdings ein mörderiſches und blutiges Gefecht, allein hätten dieſe Umſtände nicht ſtattgefunden, ſo würde es nicht ſo lang gedauert haben, dagegen vielleicht noch blutiger ausgefallen ſein *).

---

*) Der Verfaſſer glaubte, er müſſe dies berühmte Seegefecht ſo ausführlich beſchreiben, indem der Gegenſtand immer allgemeine Theilnahme fand, und manche Irrthümer in Bezug auf Einzeln-

Zehntes Kapitel.

Paul Jones in Holland. — Forderung der engliſchen Regierung. — Jones erhält den Befehl, Holland zu verlaſſen. — Eine Unterſuchung in Bezug auf das Benehmen des Capitain Landais wird angeordnet. — Paul Jones auf dem Ariel. — Dankſagungen werden für ihn vom Congreß votirt. — Die Amerika von 74 Kanonen. — Kreuzfahrt des Deane und des Boſton. — Kampf zwiſchen der Providence und dem Diligent. — Der Hazard und der Active. — Der Protector und der Duff. — Unglücklicher Zug. — Wirkungen, welche derſelbe auf die amerikaniſchen Seeunternehmungen hatte.

Die Ankunft des Paul Jones nebſt ſeiner erbeuteten Schiffe in Holland ſetzte die diplomatiſche Welt in große Bewegung. Die Engländer verlangten die Loslaſſung

---

heiten ſo lange beſtanden haben, die endlich berichtigt werden mußten. In ſeiner Erzählung folgte er den beſten Quellen. Selten ſtimmen zwei Augenzeugen in allen Thatſachen überein; allein durch genaue Nachforſchungen gelang es dem Verfaſſer, wenigſtens ſeiner Meinung nach herauszubringen, was am glaubwürdigſten und wahrſcheinlichſten iſt, und nach dieſem Grundſatz hat er gehandelt. Commodore Dale, ein in jeder Hinſicht achtungswerther Zeuge, inſofern ſeine Stellung ihn in den Stand ſetzte, die Einzelnheiten ſich zu bemerken, hatte, als er noch lebte, die Gefälligkeit, dem Verfaſſer die Manöver des Schiffs zu beſchreiben, die, wie wir es hoffen, ſo dargeſtellt ſind, daß ſie jeder Seemann verſtehen wird. Nur zwei Hauptumſtände dieſer Art ſcheinen dem Verfaſſer zweifelhaft. Die Alliance näherte ſich nämlich dreimal und feuerte jedes Mal auf beide Partheien. Allein die Erzählungen oder vielmehr Zeugniſſe — denn es ſind mehrere Beſtätigungen von Offizieren vorhanden, nicht allein vom Richard, ſondern auch von der

der Gefangenen, und daß Jones ſelbſt als ein Seeräuber betrachtet werde. Die holländiſche Regierung, obſchon geneigt die Amerikaner zu begünſtigen, war jedoch nicht

---

Alliance, der Pallas ꝛc. — ſind ſo dunkel und verwirrt, daß es ſehr ſchwierig iſt, ein wahres Urtheil in Bezug auf die Art, die Ordnung und genaue Zeit zu gewinnen, wie und wo dieſe Angriffe geſchehen. In der Abſicht, keine Meinung in Bezug auf das letzte Feuern der Alliance mit Beſtimmtheit auszuſprechen, hat der Verfaſſer alle drei Angriffe derſelben zuſammengezogen, obgleich er geneigt wäre zu glauben, daß der zweite Angriff von Seiten dieſes Schiffs etwas ſpäter geſchah, als man es nach der Art der Erzählung vermuthen könnte. Das Wort mag (may) iſt der Unbeſtimmtheit zuzuſchreiben, am meiſten vielleicht der Ungewißheit des Zeugniſſes, das die Begebenheit in der Zeitordnung, die wir in dem Text beobachtet haben, darſtellt. Capitain Pearſon ſagt, oder ſoll in ſeinem officiellen Bericht geſagt haben, daß die Alliance „während des ganzen Gefechts um uns ſegelte und auf uns von vorn und hinten feuerte ꝛc." Dieſe Beſtätigung iſt durch die formellen Zeugniſſe faſt jeden Offiziers des Richard, ſowie von Perſonen, die auf der Alliance ſich befanden, als auch von Zuſchauern in Booten und von Offizieren anderer nahen Schiffe widerſprochen worden. Der erſte Lieutenant und der Segelmeiſter der Alliance behaupten, daß ſie nie bis in die Höhe des Serapis gekommen ſeien, daß ſie demnach nie um denſelben gelangen konnten. Sie ſagen ebenfalls, daß ſie den Scarborough angegriffen hätten, und zwar auf große Schußweite und kurze Zeit, eine Thatſache, welche der Capitain Pearſon, der den Scarborough commandirte, beſtätigt. Sie fügen noch hinzu, daß ihr Schiff lange Zeit vom Kampfe abweſend war, und daß es nur drei volle Ladungen oder Theile von Ladungen auf den Richard oder Serapis abgefeuert habe Dem Zeugniß nach iſt faſt kein Zweifel, daß in materieller Hinſicht die Alliance dem Richard mehr als dem Serapis ſchadete, obgleich es höchſt wahrſcheinlich iſt, daß Capitain Pearſon, der in jenem Augenblicke dieſen Umſtand

zum Krieg gerüſtet und zog es daher vor Zeit zu gewinnen. Nun folgte eine lange Correſpondenz, die ſich mit einer ſolchen politiſchen Ausflucht endigte, wie man ſie gewöhnlich anwendet, wenn man durch eine Myſtification der Gefahr entgehen will, die Wahrheit zu geſtehen. Der Serapis, der wieder bemaſtet und ausgerüſtet wurde, kam mit dem Scarborough nach Frankreich, und nach Suspendirung des Capitain Landais übernahm der Commodore Jones das Commando der Alliance, und erhielt den Befehl Holland zu verlaſſen.

Man ſollte glauben, daß es in Holland zwei Partheien gegeben hätte: die des Fürſten und die des Volkes. Das Volk hielt es mit den Amerikanern; allein der Fürſt hielt ſeinen Admiral im Texel zurück, dem es jedoch nach manchen Plackereien endlich gelang die Alliance zu zwingen ſich im Angeſicht einer feindlichen Flotte, die den Fremdling ungern in ihrer Nähe ſah, in die See zu begeben. Die Alliance lief am 27. December 1779 aus, und am 10. Februar 1780 erreichte ſie wohlbehalten die Rhede von Groix. Sie kam durch den Canal und näherte

---

nicht wiſſen konnte, ſich durch die Nähe der Alliance eher bewegen laſſen konnte, zu ſtreichen.

Der zweite Punkt, bei welchem der Verfaſſer im Zweifel iſt, bezieht ſich auf das Feuern des Scarborough auf den Richard, ob dies nämlich geſchah, ehe er ſelbſt mit den andern Schiffen im Gefecht begriffen war. Der Verf. ſtimmt für die bejahende Meinung, während er jedoch annimmt, daß dieſer Umſtand ſehr zweifelhaft iſt.

ſich weit genug dem in den Downs ſtationirten Geſchwader, daß ſie deſſen Stärke ausmitteln konnte; mehrmals wurde ſie verfolgt und machte einen kleinen Kreuzzug im biscayiſchen Meerbuſen, nachdem ſie Spanien berührt hatte. Capitain Conyngham, der in einem Privatſchiff gefangen wurde, war zur Alliance gelangt, und kam bei Lorient auf das Schiff.

Ob wir gleich dem Lauf der Ereigniſſe vorgreifen, ſo wollen wir die Geſchichte dieſes Schiffes vollends erzählen, in ſo fern ſie ſich an den Capitain Landais, den früheren Anführer, knüpft. Dieſer Offizier wurde nach Paris geſchickt, um ſich vor dem amerikaniſchen Miniſter über ſein Verhalten zu rechtfertigen. Seine Anſprüche auf das fernere Commando der Alliance wurde dem Herrn Arthur Lee vorgelegt; dieſer hielt ſich damals zu Paris auf und bewies ſich mehrere Jahre hindurch als ein einſichtsvoller und wirkender Agent der Regierung. Nach der Entſcheidung des Commiſſärs wurde dem Capitain Landais die Anführung der Alliance wieder anvertraut; Arthur Lee führte als Grund ſeines Urtheils an, daß, da er ſein Commando von der höchſten Gewalt, von der Zuſtimmung des Congreſſes erhalten hätte, er nicht von einer untergeordneten Behörde abgeſetzt werden könnte. Im Juni ſegelte Capitain Landais mit ſeinem Schiff nach Amerika; die Alliance wurde alsdann einem Offizier anvertraut, der ſich beſſer dazu eignete, die trefflichen Eigenſchaften dieſes Schiffes zu benutzen und dem

es endlich gelang ihm ſeinen eigenthümlichen Charakter wieder anzueignen. Während ſeiner Ueberfahrt wurde Capitain Landais, indem man Geiſteskrankheit vorſchützte, ſeines Commando's entſetzt und kurz darauf aus der Marine entlaſſen. Man glaubt, daß er es der Abweſenheit des Commodore Jones zu danken hatte, ſein Benehmen nicht ſchwerer büßen zu müſſen. Commodor Jones, der ſich nach Amerika ſehnte, übernahm das Commando des Ariels von 20 Kanonen; dieſes kleine Schiff wurde vom König von Frankreich den Amerikanern geliehen, um angeworbene Soldaten nach Amerika bringen zu können. Auf dieſem Schiffe und mit einem Theil der Offiziere und Leute, die zum Richard gehört hatten, ſegelte Paul Jones von Groix am 7. September ab. Der Ariel hatte ein oder zwei Tage nach ſeiner Abfahrt eine ſteife Kühle auszuhalten, in welcher er faſt zu Grunde ging. Das Schiff war ſo ſehr von dem Wind gedrückt, daß ſeine niedere Nocken häufig ins Waſſer tauchten, und daß, obſchon man die Anker hatte fallen laſſen, es doch ſchweien wollte. Um das Sinken zu verhüten, wurde der Vordermaſt gekappt, und da der Kiel des Hauptmaſtes ſich aus der Spur herausgearbeitet hatte, folgte auch dieſer Sparren und riß den Beſanmaſt mit ſich herunter.

Nachdem der Ariel wieder nach Lorient zurückgeſteuert war, um ſich auszubeſſern, ſegelte er zum zweiten Mal am 18. December nach Amerika ab. Bei dieſer Ueberfahrt begegnete er einem feindlichen Schiffe unge-

fähr von ſeiner Größe; es war Nacht; nach langen Reden und Einwendungen begann ein kleiner Kampf; das engliſche Schiff fingirte ſich ergeben zu wollen; allein es benutzte ſeine Stellung und entkam mit vollen Segeln den Amerikanern. Hier muß ein unbegreifliches Mißverſtändniß ſtattgefunden, oder Commodore Jones muß ſich geirrt haben, denn in ſeinem Tagebuch ſagt er in Bezug auf dieſe Begebenheit, es ſei ein Schiff von **20** Kanonen geweſen, Triumph genannt, und ſtellt den Ausgang des Kampfes als einen Sieg dar. Der Triumph, wenn das engliſche Schiff wirklich ſo hieß, war höchſt wahrſcheinlich ein Caper, welches unmöglich einem ſtärkeren Kriegsſchiff widerſtehen konnte, und obſchon mit Liſt, ſo entwiſchte er doch dem Ariel durch ſchnelleres Manövriren *). Am **18**. Februar **1781**, nach einer Abweſenheit von mehr als drei Jahren, langte Paul Jones wohlbehalten in Philadelphia an **).

*) Privatmittheilung des Commodore Dale an den Verfaſſer.

**) John Paul wurde am 6. Juli 1747 zu Arbigland, an der Meerenge Solway, im Königreich Schottland geboren. Sein Vater war Gärtner bei Herrn Crack, einem Edelmann jener Umgegend. In ſeinem zwölften Jahre wurde der junge John bei einem Schiffsherrn, der wegen Handelsgeſchäfte nach Virginien ſegelte, in die Lehre gethan, und ſo kam er, dreizehn Jahre alt, zum erſten Mal nach Amerika. Ein älterer Bruder hatte ſich in Virginien verheirathet und angeſiedelt, und von dieſer Zeit an ſchien der junge Paul auch die Abſicht zu haben, in Amerika zu bleiben. Als ſein Herr fallirte, gab er ſeinen Lehrbrief auf, und bald finden wir ihn an Bord eines Sclaven-

Ehe wir in die amerikaniſchen Gewäſſer und zu den regelmäßigeren Begebenheiten des Jahres 1779 zurück-

---

ſchiffes. Da der Herr und der Steuermann dieſes Schiffes ſtarben, ſo übernahm Paul die Leitung deſſelben und führte es in den Hafen, und von dieſer Zeit an erſcheint er als Befehlshaber der Schiffe, auf welchen er ſich befand. Um das Jahr 1770 ließ er einen Mann, Namens Mungo Maxwell, eines Vergehens wegen auspeitſchen; der Beſtrafte reichte aber eine Klage wegen Mißhandlungen ein, und drohte dem Paul Jones mit einer gerichtlichen Verfolgung. Die Klage wurde von den örtlichen Behörden (Weſtindien) als unbegründet zurückgewieſen; allein kurz darauf kam Maxwell auf ein anderes Schiff und ſtarb plötzlich. Als dieſes bekannt wurde, ſetzten Paul's Feinde das Gerücht in Umlauf, Maxwell ſei in Folge der Mißhandlungen ſeines früheren Herrn geſtorben. Wenn auch dieſes Gerücht ſpäter als unbegründet erſcheint, ſo erregte es doch ein Vorurtheil gegen den jungen Seemann, und in ſpäteren Jahren, als er berühmt wurde, benutzten es noch Leute für politiſche Zwecke, Leute, die über eine ſolche Ungerechtigkeit hätten erhaben ſein ſollen. Paul Jones wurde über eine ſo ſchlechte Behandlung aufgebracht, und verließ, ſo zu ſagen, ſein Vaterland. Im Jahr 1773 ſtarb ſein Bruder und er kam nach Virginien, in der Abſicht, ſich daſelbſt niederzulaſſen. Hier fügte er, aus welchem Grunde weiß man nicht, den Namen Jones ſeinen beiden andern Namen bei. Die Feindſeligkeiten des Jahres 1775 trieben ihn aus ſeinem Verſteck, und er war der älteſte Lieutenant, der im Dienſt des Congreſſes regelmäßig angeſtellt wurde. Da dieſes vor der Unabhängigkeitserklärung geſchah, ſo war der relative Rang noch nicht feſtgeſetzt; allein im October 1776 erſcheint ſein Name auf den Rangliſten als der 18te Capitain. Seine erſte Kreuzfahrt unternahm er auf dem Alfred, unter Capitain Saltenſtall, dem Schiffe, welches die breite Flagge des Commodore Hopkins trug, und das erſte Treffen, dem er beiwohnte, war das mit dem Glasgow Von dem Alfred wurde er als Capitain auf die Kriegsſchaluppe Provis,

kehren, wollen wir noch hinzufügen, daß nach Unterſuchung des Verhaltens Paul Jones', und der damit zuſam-

---

nur von 12 Kanonen, verſetzt. Hierauf commandirte er den Alfred von 24 Kanonen. Im Jahr 1777 bekam er den Ranger, ein rankes, ſchweres Schiff mit einer Reihe Kanonen und ohne Bewaffnung am oberen Theil, dabei noch ein ſchlechter Segler. Im Jahr 1778, nachdem er im irländiſchen Canal gekreuzt und den Drake weggenommen hatte, gab er das Commando auf dem Ranger ab und erhielt im Jahr 1779 die Anführung des Geſchwaders unter dem berühmten Concordat. Seine ſpäteren Bewegungen bis zum Frieden werden im obigen Text erwähnt werden.

1782 kam er auf die Amerika von 74 Kanonen, und an demſelben Tag, wo das Schiff vom Stapel lief, übergab er es dem Chevalier de Martigne, dem letzten Capitain des Magnifique, der durch die Amerika erſetzt werden ſollte. Hierauf kreuzte er bis zum Abſchluß des Friedens als Freiwilliger in der franzöſiſchen Flotte. Im November 1783 ſegelte er mit dem Auftrag nach Frankreich, wegen der Wiedererſtattung von Priſengeldern mit den verſchiedenen Ländern Europa's zu unterhandeln. Dieſes Geſchäft führte ihn 1787 nach Amerika, aber wiederum, noch im Verlauf derſelben Jahreszeit, nach Europa zurück. Die Angelegenheiten ſeiner Priſen führten ihn nach dem Norden, und um dieſelbe Zeit wurden ihm Anträge gemacht, in die ruſſiſche Marine zu treten, was er auch im Frühling des Jahres 1788 mit dem Rang eines Contre-Admirals that. Kurz nachher erhielt er ein wichtiges Commando gegen die Türken, und er ſoll in dieſer Stellung weſeutliche Dienſte geleiſtet haben. Perſönliche Feindſchaften trieben ihn im Jahre 1789 aus Rußland weg. Er begab ſich mit Beibehaltung ſeines Ranges und ſeiner Penſion nach Paris. Von dieſer Zeit an blieb er in Frankreich und den angrenzenden Ländern Europa's bis an ſeinen Tod, der ſich in Paris am 18. Juli 1792 ereignete. Nach ſeinem Tode war er noch zum Agenten des amerikaniſchen Gouvernements ernannt worden, um mit Algier zu unterhandeln.

menhängenden Thaten in Europa, ihm der Congreß eine Dankſagung votirte, und ihm durch einen for-

---

Paul Jones war mit allem Recht ein merkwürdiger Mann. Er hatte eine achtbare engliſche Erziehung erhalten, und, nachdem ſein Ehrgeiz durch glückliche Erfolge geweckt war, ſcheint er große Aufmerkſamkeit auf den intelligenten Theil ſeines Standes verwendet zu haben. Aus ſeinen Thaten leuchtet jene große Kühnheit eines Unternehmungsgeiſtes hervor, welcher einen großen Seecapitain bezeichnet, ob er gleich in ſeinem berühmteſten Gefechte keine andere wahre hohe Eigenſchaft bewies, als den unbeugſamen Entſchluß, zu ſiegen. Die meiſten der Unfälle indeſſen, die den Bon Homme Richard trafen, müſſen dem Inſubordinationsgeiſt ſeiner Capitaine und der ſchlechten Ausrüſtung ſeines eigenen Schiffes zugeſchrieben werden. Das einzige noch übrige Mittel zum Sieg, nämlich auf den Serapis einzurennen, glich ihm ganz.

Paul Jones war mehr unter, als über mittlerer Größe, und ſeine Geſichtszüge ſollen viel von jener Gemüthsruhe beſeſſen haben, welche tiefen Enthuſiasmus anzeigt. Es iſt kein Zweifel, daß ſeine Ueberlegenheit mehr aus der Stärke ſeiner Ueberzeugung entſprang, als ans ſeinem Talente zu combiniren, obgleich ſeine Verſtandesfähigkeiten ſehr tüchtig waren. Seine Verbindungen in Paris ſcheinen in ihm einen Geſchmack erweckt zu haben, der, wenn er ſich ſpät im Leben einſtellt, gewöhnlich in Uebertreibung ausartet. Perſönlich hätte man ihn für eitel halten können. Dies iſt indeſſen eine leicht zu entſchuldigende Schwäche bei einem Manne ſeiner Erziehung und ſeiner früheren Gewohnheiten, die plötzlich den Schmeicheleien und der Verführung der Pariſer Geſellſchaft ausgeſetzt wurden. Er war niemals verheirathet, obgleich er nicht gleichgültig gegen das ſchöne Geſchlecht war, was aus ſeinen Briefen, poetiſchen Ergüſſen, ſo wie aus ſeinen galanten Abentheuern hervorgeht. Eine gewiſſe Vorliebe für literariſchen Geſchmack, der ſich vorzüglich in ſeinen Huldigungen für diejenigen zeigte, welche er bewunderte, war eine ſeiner bedeutendſten ſchwachen Seiten.

meſſen Beſchluß das Commando der Amerika von 74 Kanonen verlieh, des einzigen der ſechs Schiffe dieſer Klaſſe, das nach der Verordnung von 1776 erbaut worden war. Um dieſen Punkt unſers Gegenſtandes auf einmal zu überblicken, ſo wird die Bemerkung paſſend erſcheinen, daß die Amerika nie unter der Nationalflagge in die See auslief, da der Congreß beſchloſſen hatte, dieſes Schiff ſeinem Bundesgenoſſen Ludwig XVI. als Erſatz des vor Boſton weggenommenen Magnifique von 74 Kanonen anzubieten. Man kam am 3. September 1782 über dieſes freundliche Anerbieten überein, und da der Krieg faſt

---

Paul Jones war im Gefecht tapfer, in jeder Unternehmung kühn und originell, im Sieg mild und edelmüthig, in ſeinen Beweggründen ſehr zur Uneigennützigkeit geneigt, obgleich ehrgeizig nach Ruhm und begierig nach Auszeichnung; in Geldangelegenheiten liberal; ſeine Neigungen waren natürlich und aufrichtig, und ſein Temperament, die Fälle ausgenommen, wo ſeine Ehre angegriffen wurde, gerecht und nachgiebig. Er beſaß indeſſen nicht jene ruhige Selbſtachtung eines Mannes, der der Ungerechtigkeit mit würdiger Haltung entgegentreten kann, und ſeine Klagen über ungerechte Behandlung und Vernachläſſigung, für welche allerdings hinreichender Grund [vorhanden war, verſcherzten ihm viel in Frankreich und Amerika. Hätten ihm die Umſtände ein hohes Commando übertragen, ſo iſt gar nicht daran zu zweifeln, daß er den unübertroffenen Ruhm eines der größten Seecapitaine erlangt hätte, oder in dem Streben darnach untergegangen wäre.

Paul Jones empfing von der amerikaniſchen Regierung viele Beweiſe der Hochachtung; Ludwig XVI. ſchlug ihn zum Ritter des Verdienſtordens, und Catharina von Rußland verlieh ihm das St. Annen-Ordensband. Unter andern Auszeichnungen empfing er auch eine Penſion von Dänemark.

beendigt war, ſo machte Paul Jones im Dienſt keine Kreuzfahrt mehr. Da die Amerika Frankreich ſchon angeboten wurde, als ſie noch auf dem Stapel lag, ſo beſaßen eigentlich die Vereinigten Staaten während des Revolutionskrieges kein Schiff mit zwei Verdecken.

Wir kehren nun zum regelmäßigen Gang der Begebenheiten zurück.

Im Laufe des Sommers 1779 machten der Deane von 32 Kanonen, unter Capitain Samuel Nicholſon, und der Boſton von 24 Kanonen, unter Capitain Tucker, eine gemeinſchaftliche Kreuzfahrt. Dieſe zwei Schiffe erbeuteten im Auguſt deſſelben Jahres viele Priſen, jedoch fiel kein bedeutendes Gefecht vor. Unter den Priſen waren das Paketboot „Sandwich“ von 16 Kanonen, zwei Caperſchiffe nebſt der Glencairn von 20 Kanonen und dem Thorn von 18.

Im Frühling deſſelben Jahrs nahm die Providence von 12 Kanonen, unter Capitain Hacker, den Diligent von gleicher Stärke nach einem hitzigen Gefechte weg. Das Nähere über dieſes Gefecht iſt verloren gegangen, obgleich man weiß, daß es höchſt ehrenvoll für den amerikaniſchen Offizier ausgefallen war. Der Diligent ſcheint in den Dienſt genommen worden zu ſein.

Ein blutiges Gefecht fiel ebenfalls ohngefähr um dieſelbe Zeit zwiſchen dem Staatskreuzer von Maſſachuſetts, dem Hazard von 14 Kanonen, unter dem Capitain John Foſter Williams, und dem Active von 18 Kanonen,

welcher dem königlichen Dienſt angehört haben ſoll, vor; der Kampf dauerte eine halbe Stunde und endigte zu Gunſten des Hazard. Der Active ſoll 33 Todte und Verwundete und der Hazard 8 an Bord gehabt haben. Kurz nach dieſem glücklichen Gefecht ward Capitain William zum Befehlshaber des Protector von 20 Kanonen, der demſelben Staate angehörte, ernannt und beſtand im Juni ein hitziges Gefecht mit dem Duff, der an Stärke dem Protector gleich geweſen ſein ſoll, einem jener ſchweren Caperſchiffe, welche um dieſe Zeit gewöhnlich ausgeſandt wurden. Nach einem hitzigen, mehr als einſtündigen Gefechte flog der Duff auf. Dem Protector gelang es 75 von der Mannſchaft deſſelben zu retten; er ſelbſt hatte 6 Verwundete und Todte. Er aber, da er ſo viele Priſen nahm und bemannen mußte, entkam kaum der Gefahr ſelbſt hinweggenommen zu werden, als er mit der feindlichen Fregatte Thames von 32 Kanonen zuſammengerieth, der er jedoch nach einem ſcharfen Rückzugsgefechte, in welchem ſie ſelbſt oben ſehr ſtark beſchädigt wurde, glücklich entkam. Capitain Williams wurde nach ſeiner Rückkunft in den Hafen, als ein Offizier und Seemann von hohem Rufe, augenblicklich zum Befehlshaber einer neuen Expedition ernannt, welche ſo unglücklich als je eine ausfiel, bei welcher amerikaniſche Seeleute betheiligt waren.

Der Staat von Maſſachuſetts beſchloß den Feind, der einen ſtarken Poſten zu Penobſcott errichtet hatte,

von ſeinem Gebiete zu vertreiben, ohne die Hülfe des Congreſſes in Anſpruch zu nehmen. Wahrſcheinlich verleitete ein Gefühl des Stolzes zu dieſer Maßregel, da das Land damals noch beinahe eine Wildniß war. Indeſſen muß wohl bemerkt werden, daß nach der Vertreibung des General Gage aus Boſton, der Feind nirgendwo verſucht hatte, einen anderen Poſten als dieſen zu behaupten, welcher an einer entfernten und unbewohnten Grenze innerhalb des Gebiets von Neu-England lag. Für dieſen Zweck hob Maſſachuſetts 1500 Mann ſeiner eigenen Miliz aus und die Schiffe der Vereinigten Staaten, der Warren von 32 Kanonen, unter Capitain Saltonſtall, der Diligent von 14 Kanonen, unter Capitain Brown und die Providence von 12 Kanonen, unter Capitain Hacken, erhielten den Befehl ſich mit der Expedition zu vereinigen, in der ſie die einzigen regelmäßigen Kreuzer waren, welche bei dieſer Gelegenheit benutzt wurden. Drei andere Schiffe, welche ebenfalls Maſſachuſetts zugehörten, nebſt 13 Privatcapern und vielen Transport- und Vorraths-Fahrzeugen, wurden ebenfalls unter die Befehle des Capitain Saltonſtall geſtellt. General Covel commandirte die Brigade.

Am 25. Juli erſchien dieſe Macht vor Penobſcott. Während die Miliz landete, griffen der Warren und einige andre ſtarke Schiffe die feindlichen Werke an. Die Canonade war lebhaft und der Warren ſoll während des Gefechtes mit den Batterieen und des Landens der Trup-

pen 30 Verwundete und Todte gezählt haben. Die Landung der Truppen indeſſen ward ſehr glücklich durch den General Covel mit einem Verluſt von ohngefähr 100 Mann aller Waffengattungen vollzogen. Der commandirende Offizier ſandte, da er die Unmöglichkeit einſah den Platz mit ſeiner gegenwärtigen Macht zu überwältigen, nach Verſtärkungen. Am 13. Auguſt, während man auf die Rückkehr eines Boten wartete, ward von dem Beobachtungsſchiffe Tyrannicide die Nachricht überbracht, daß Sir George Collier auf dem Rainbou von 64 Kanonen nebſt 4 andern Kriegsſchiffen in die Bai einlief. Die Truppen wurden augenblicklich wieder eingeſchifft und es erfolgte eine allgemeine übereilte und verwirrte Flucht. Das britiſche Geſchwader, aus 5 Linienſchiffen beſtehend, kam ſehr ſchnell heran und verfolgte die Schiffe eine lange Strecke ſtromaufwärts. Der Feind war bald ſo nahe gekommen, daß er von ſeinen leichten Kanonen auf dem Buge Gebrauch machen konnte und die Amerikaner erwiederten das Feuer. Es war ohne Zweifel der Wunſch des Capitain Saltonſtall's das ſeichte Waſſer zu erreichen, ehe er überwältigt würde; da er dies aber unausführbar fand, rannte er ſein Schiff an's Ufer und zündete es an. Die meiſten der anderen Schiffe, welche dieſem Beiſpiel folgten, wurden zerſtört und nur 3 oder 4 fielen in die Hände der Feinde.

Capitain Saltonſtall wurde wegen dieſes unglücklichen Ereigniſſes und in einiger Beziehung vielleicht nicht mit

Unrecht, getadelt, obgleich zu fürchten iſt, daß es mehr durch die Gewohnheit der Oeffentlichkeit herbeigeführt wurde, wie es in allen Ländern öfters geſchieht, wo die öffentliche Meinung einen großen Einfluß ausübt. Hätte man die ganze Unternehmung geheimer gehalten, ſo würde man gewiß Zeit gefunden haben, den Zweck in dieſer entfernten Gegend zu erreichen, ehe eine hinreichende Macht gegen die Angreifenden hätte zuſammengebracht werden können. In militäriſcher Hinſicht ſcheinen die Hauptfehler in einer falſchen Berechnung der Mittel beim Beginn beſtanden zu haben und in der Vernachläſſigung ſolche Batterien aufzuwerfen, welche die Schiffe gegen die Kriegsſchiffe der Feinde hätten beſchützen können. Es konnte ſicherlich nicht erwartet werden, daß Privatcaper mit leichten Kanonen bewaffnet, Zweideckern Widerſtand leiſten konnten, und doch war es allgemein bekannt, daß eine engliſche Flotte ſolcher Schiffe an der Küſte ſtationirt war. Der Warren, das größte unter den amerikaniſchen Schiffen, war eine gewöhnliche Fregatte von 32 Kanonen und führte eine Batterie von Zwölfpfündnern auf ſeinem Hauptverdeck. Was man etwa mit einer regelmäßigen Macht hätte verſuchen können, das mußte hier wegen des Inſubordinationsgeiſtes der Mannſchaft aufgegeben werden, und jedes Schiff verſuchte, was auch die Capitaine für's Beſte hielten, ſeine eigene Rettung.

Die gelandeten Truppen und Matroſen fanden ſich in Mitten einer Wildniß und hatten auf den verſchie-

denen Richtungen, welche ſie einſchlugen, die härteſten Leiden zu erdulden, ehe ſie die Niederlaſſungen erreichten. Wohl verdient das Factum erwähnt zu werden, daß Capitain Saltonſtall, als bei dieſer Gelegenheit am Anfang der Expedition der Warren ſchlecht bemannt war und nur mit Schwierigkeit Leute angeworben werden konnten, den augenblicklichen fühlbaren Mangel durch Matroſenpreſſen abſtellte.

Der unglückliche Ausgang dieſer Expedition brachte den amerikaniſchen Unternehmungen zur See einen harten Schlag bei. Viele Privatcaper und Staatsſchiffe, welche gegen den Handel des Feindes ſehr thätig geweſen waren, wurden entweder gekapert oder zerſtört. Unter den Schiffen, welche aufflogen, war auch die Providence von 12 Kanonen, welche eine der erſten Kreuzer war, die von den Vereinigten Staaten ausgeſandt und wegen ihrer Thaten, welche bei Weitem ihre Stärke überſtiegen, ſo berühmt geworden war. Wir haben Grund anzunehmen, ſo weit wir es ermitteln können, daß dieſer kleine Kreuzer im Verlauf ſeines Dienſtes mit Schaluppen- und Brigg-Takelwerk verſehen war. Die Providence war beim Beginn des Krieges ein Privatkreuzer von Rhode Island, und ihrem urſprünglichen Befehlshaber, dem Capitain Whipple*), abgekauft wor-

*) Man nimmt an, daß Capitain Whipple während des Brandes der Gaspe im Jahr 1770 der commandirende Offizier geweſt iſt.

den, welcher ſelbſt in den Dienſt als erſter Befehlshaber des Columbus von 22 Kanonen eintrat, und ſpäter als der zwölfte Capitain in der regelmäßigen Liſte von 1770 aufgeführt wurde.

Eilftes Kapitel.

Die amerikaniſche Küſte wird den Engländern preisgegeben. — Der Fall von Charleston. — Amerikaniſche Schiffe werden verſenkt und weggenommen. — Die Engländer verweigern die Auslieferung amerikaniſcher Kriegsgefangnen. — Verminderung der amerikaniſchen Marine. — Der Congreß läßt in ſeinen Anſtrengungen nach. — Gefecht zwiſchen dem Trumbull und dem Watt. — Wegnahme der Charming Molly durch die Saratoga. — Verluſt des letzteren Schiffs. — Capitain Barry auf der Alliance. — Wegnahme einer engliſchen Schaluppe und Brigg durch die Alliance. — Wegnahme der Confederacy. — Wegnahme des Trumbull. — Gefecht zwiſchen dem Congreß und dem Savage. — Glücklicher Kreuzzug des Deane. — Die Alliance und ein engliſches Schiff. — Der Friede von 1783.

Am Anfang des Jahres 1780 hatte ſich die Flotte unter dem Grafen d'Estaing nach Weſtindien zurückgezogen, und die ganze amerikaniſche Küſte fiel eine Zeitlang unter die Gewalt der Engländer. Sir Henry Clinton benutzte die Gelegenheit mit einer ſtarken Macht von Schiffen und Truppen gegen Charleston zu ſegeln, das ſich nach einer kurzen aber kräftigen Belagerung ergab. Mehrere amerikaniſche Kriegsſchiffe lagen damals in dem Hafen unter dem Befehl des Capitain Whipple, der, weil er die Unmöglichkeit zu entfliehen einſah, ſein Ge-

ſchwader in den Cooper brachte, verſchiedene Schiffe an ſeiner Mündung verſenkte und ſeine ganze Mannſchaft und alle ſeine Kanonen für die Vertheidigung der Stadt, mit Ausnahme derer eines Schiffes, ans Land ſetzte. Die Providence, von 28 Kanonen, unter Capitain Whipple; die Queen of France, von 28 Kanonen, *) unter Capitain Rathburne; der Boſton, von 24 Kanonen, unter Capitain Tucker; der Ranger, von 18 Kanonen, unter Capitain Simpſon, und verſchiedene kleinere Schiffe fielen in die Hände der Feinde.

Die engliſche Regierung fand zu der Zeit das Syſtem der Privatkaperei für ihre Schifffahrt ſo verderblich, daß ſie beſchloß, die Auswechslung eines jeden in ihre Hände gefallenen Seemanns zu verweigern. Dadurch, daß ſie dieſe Politik befolgte, brachten ſie eine bedeutende Anzahl von Gefangenen zuſammen, welche ſie auf ihren Rückfrachtſchiffen nach England ſandten. Die Unternehmungen der Amerikaner zur See, welche natürlich ſich nur auf eine geringe Anzahl von Seeoffizieren und Matroſen beſchränkt ſahen, litten darunter fühlbar.

Auch durch den Fall von Charleston wurde die Stärke der regelmäßigen amerikaniſchen Marine, klein wie ſie ſchon früherhin ſtets geweſen war, noch mehr vermindert. Von den Fregatten ſcheinen die Alliance, von

*) Dieſes Schiff ſoll eine kleine Fregatte geweſen ſein, welche die amerikaniſchen Commiſſionäre zu Nantes in Frankreich hatten erbauen laſſen.

32 Kanonen, der Haggue (früherhin Deane), von 32 Kanonen, die Confederacy, von 32 Kanonen, der Trumbull, von 28, und eins oder zwei in Europa gekaufte oder geborgte Schiffe, von allen übrig geblieben zu ſein, während die kleineren Kreuzer, gleich dem Krug, welcher zerbricht, wenn er zu lang zum Brunnen geht, kein beſſeres Schickſal getheilt hatten.

Der Congreß ſcheint in Folge aller dieſer Verluſte, des vorgerückten Kriegszuſtandes und der franzöſiſchen Alliance, welche die Flotten Frankreichs an die amerikaniſche Küſte geführt hatten, jede bedeutende Anſtrengung zur Vermehrung der Seemacht für den Augenblick unnöthig erachtet zu haben. Die Privat- und Staatskreuzer waren ausgelaufen und ſo thätig als gewöhnlich, ob ſie gleich in Zahl und folglich auch in ihrer allgemeinen Wirkſamkeit ſehr vermindert worden waren. Wir finden im Gegenſatz zu der Verminderung dieſer Anſtrengungen, das engliſche Parlement der Regierung die Erlaubniß ertheilend, nicht weniger als 85,000 Mann in der engliſchen Marine, die Seeſoldaten mit eingerechnet, zu verwenden.

Das erſte bedeutende Gefecht, welches dieſes Jahr zwiſchen einem feindlichen und einem Schiff der Vereinigten Staaten ſtattfand, ſteht nichts deſtoweniger in dem Rufe, eins der heißeſten und hartnäckigſten des ganzen Krieges geweſen zu ſein. Am 2. Juni 1780 bemerkte der Trumbull, von 28 Kanonen, damals unter

dem Befehle des Capitain James Nicholſon, des älteſten Offiziers der Marine, während er unter dem 35° 54′ der Breite und 66° weſtlicher Länge kreuzte, von den Spitzen der Maſtbäume windwärts ein fremdes Segel. Der Trumbull ſpannte augenblicklich alle ſeine Segel in der Hoffnung auf, ſich dem unbekannten Schiffe ungeſehen zu nähern. Um 11 Uhr erkannte man es als ein großes Schiff, welches nach dem Viering des Trumbulls ſteuerte, aber bald mehr nach hinten den Wind preßte, während ſich ihm das amerikaniſche Schiff zu nähern ſuchte. Der Trumbull zog nach einigem Manöveriren, um ſich mit der Segelſchnelligkeit mit ihm zu meſſen und die volle Ladung des fremden Schiffes auszumitteln, ſeine leichten Segel auf und preßte den Wind. Die ganze Zeit über indeſſen verrieth das verfolgte Schiff kein Verlangen einem Gefecht aus dem Wege zu gehen, ſondern erwartete ruhig ſeinen Gegner. Der Trumbull, als er ihm nahe genug war, füllte und überſegelte das unbekannte Schiff und ſuchte ihm zu entwiſchen. Es feuerte darauf drei Schüſſe ab, zog die engliſchen Farben auf und entfernte ſich mit kurzen Segel, in der Abſicht, ſeinen Lauf weiter zu verfolgen.

Capitain Nicholſon hielt eine Anrede an ſeine Leute, ſpannte dann die Segel auf, um das Schiff gegen das feindliche zu führen. Das engliſche feuerte, als es ungefähr noch 100 Ellen entfernt war, eine volle Ladung ab, und das Gefecht begann ernſt zu werden. Die beiden

Schiffe lagen zwei und eine halbe Stunde lang beinahe an den Deckbalken neben einander und gaben und empfingen unaufhörlich volle Ladungen. Keinen Augenblick waren ſie 100 Ellen von einander entfernt, und mehr denn einmal verwickelten ſich beinahe die Raaen. Zweimal fing der Trumbull durch das vom Feinde geſtreute Stroh Feuer, was ebenfalls einmal auf dem feindlichen Schiff ſtatt fand. Zuletzt nahm das Feuer der Engländer merklich ab, bis es endlich ganz aufhörte.

Capitain Nicholſon fühlte ſich nun in dem Glauben beſtärkt, daß er das feindliche Schiff kapern könnte, und ermuthigte ſeine Leute mit dieſer Hoffnung, als ihm die Nachricht gebracht wurde, daß der Hauptmaſt wanke und ſein Schiff ſicherlich ein Opfer werden müßte, wenn er ſich dem Feind näherte. Da Capitain Nicholſon ſeine Spieren in Sicherheit zu bringen wünſchte, ſo zog der Trumbull ſeine Segel auf und ſchoß wiederum pfeilſchnell vorwärts, da ſeine Vortrefflichkeit im Segeln vollkommen entſchieden war. Bald hatte er ſich von ſeinem Gegner entfernt, der auch weiter keinen Verſuch machte, ihn zu beläſtigen. Die Schiffe waren indeſſen kaum Gewehrſchußweite von einander entfernt, als die Hauptmaſten und Kreuzſtangen des Trumbull ſich auf die Seiten legten und Spiere nach Spiere, trotz allen Anſtrengungen ſie zu ſichern, herab fiel, bis nur noch der Vordermaſt übrig war. Der Feind, der kein Verlangen zeigte ſeinen Vortheil zu benutzen, verfolgte unter ſol-

chen Umſtänden ſeinen eigenen Weg. Doch ſah man auch, ehe er ſich ganz aus der Geſichtsweite verloren hatte, ſeine große Stenge fallen.

Späterhin erfuhr man, daß das Schiff, welches mit dem Trumbull gekämpft hatte, der Watt, ein größerer Caper, unter Capitain Coulthard geweſen war, welcher ausdrücklich ausgerüſtet wurden, um ſich auf eigene Fauſt durchzuſchlagen.

Die Stärke des Caperſchiffs iſt in den Berichten nicht erwähnt, aber ſein Befehlshaber giebt in ſeiner Erzählung des Gefechtes, in welcher er auf den Sieg Anſpruch macht, ſeinen Verluſt auf 92 Todte und Verwundete an. Capitain Nicholſon ſchlägt ſeine Stärke auf 34—36 Kanonen, meiſtens Zwölfpfundner, an, und ſeine eigene auf dem Trumbull auf 24 Zwölfpfündner und 6 Sechspfündner, vom Anfang des Kampfes mit 199 Seelen an Bord. Der Trumbull verlor 39 Todte und Verwundete, unter den erſteren zwei ſeiner Lieutenants.

Dieſer Kampf wird in Bezug auf eine regelmäßige Canonade im allgemeinen für den furchtbarſten gehalten, welcher während des ganzen Revolutionskrieges vorfiel. Ohne Zweifel war der Watt in jeder Beziehung, das Segeln ausgenommen, überlegen; er war das breiteſte und ſtärkſte Schiff und führte nebenbei mehr Kanonen und Mannſchaft, als ſein Gegner. Die Mannſchaft des Trumbull beſtand wegen der oft erwähnten Schwierigkeit Seeleute zu erhalten, großentheils aus ungeübten Leute

und Capitain Nicholſon bemerkt ganz ausdrücklich, daß viele ſeiner Matroſen an der Seekrankheit litten, als ſie zu ihren Kanonen gingen.

Dieſem Gefechte folgten keine andere von Bedeutung, bei welchem ein Kreuzer der Regierung betheiligt geweſen wäre, bis im October die amerikaniſche Schaluppe Saratoga, von 16 Kanonen, unter Capitain Young einen Angriff auf ein Schiff und zwei Briggen machte, und wegnahm; das Schiff und eine der Briggen waren gut bewaffnet. Der Angriff auf dieſes Schiff, welches Charming Molly hieß, wurde mit einer Entſchloſſenheit und Schnelligkeit ausgeführt, welche erwähnt zu werden verdienen. Als Capitain Young der Länge nach vorbei ſegelte, feuerte er eine volle Ladung ab und warf dann 50 ſeiner Leute auf das feindliche Verdeck. Darauf folgte ein blutiger, aber kurzer Kampf, der mit der Uebergabe des britiſchen Schiffes endigte. Der Lieutenant Joshua Barney, der ſpäter im Dienſt ſich ſehr auszeichnete, leitete bei dieſer Affaire die Angreifenden, und die Mannſchaft die er überwältigte, ſoll faſt doppelt ſo ſtark als ſeine Leute geweſen ſein.

Nachdem die Saratoga hie und da noch einige andere Fahrzeuge gekapert hatte, ſegelte ſie nach den Vorgebirgen des Delaware, in der Abſicht, die erbeuteten Schiffe in Sicherheit zu bringen. Am folgenden Tage wurde jedoch der ganze Zug von dem Intrepid, von 74 Kanonen, unter Capitain Molloy, verfolgt. Dieſes Schiff

nahm alle Beute zurück, konnte aber die Saratoga nicht in Schuß bringen. Man behauptet, und wir haben keinen Grund es zu widerſprechen, daß die Saratoga nie mehr einlief, ſondern daß ſie unterging und die Mannſchaft ertrank. Man hat nie etwas mehr von ihr gehört.

Die Kürze der regelmäßigen Marinegeſchichte der drei letzten Jahre des Krieges zwingt uns, alle Begebenheiten in einem Kapitel zuſammen zu ſtellen, da wir, mit Ausnahme außerordentlicher Vorfälle, die Thaten der bewaffneten Privatſchiffe mit denen der öffentlichen Kreuzer nicht vereinigen wollen.

Es iſt ſchon geſagt worden, daß Capitain Landais unmittelbar nach ſeiner Rückkehr aus dem Dienſt entlaſſen wurde, während die Alliance dem Capitain John Barry, dem Offizier, der kurz vorher einen ſo wackeren Widerſtand auf den Raleigh geleiſtet, übergeben wurde. Im Februar 1781 ſegelte Capitain Barry auf dieſem Lieblingsſchiffe nach Frankreich von Boſton aus. An Bord der Alliance befand ſich auch der Obriſt Lawrens, jener wohlbekannte und viel bedauerte junge Offizier, der mit einem wichtigen Auftrag an den franzöſiſchen Hof abgeſandt worden war. Auf der Ueberfahrt kaperte die Alliance ein kleines Privatſchiff, den Albert, allein nichts Bedeutendes bezeichnete die Reiſe. Nachdem die Fregatte Hr. Lawrens ans Land gebracht hatte, ſegelte ſie von L'Orient auf einen Kreuzzug in Geſellſchaft des Marquis de Lafayette ab, der nach Amerika Vorräthe bringer

ſollte. Drei Tage darauf, am 2. April 1781, begegneten ſie und kaperten zwei Privatſchiffe aus Guernſey; das eine derſelben, der Mars, ſoll ein ſchweres Schiff von 26 Kanonen und 112 Mann geweſen ſein, von dem andern, der Minerva, ſagt man, daß es 10 Kanonen nebſt einer Mannſchaft von 55 Seelen hatte. Keiner dieſer Kreuzer ſcheint Widerſtand geleiſtet zu haben.

Hierauf trennte ſich die Alliance von ihrem Gefährten und den erbeuteten Schiffen, und fuhr fort zu kreuzen. Am 28. Mai bemerkte ſie zwei Segel, die gerade vor ihr ſtanden. Es war ſchon ſpät, und die Fremdlinge, nachdem ſie nahe genug gekommen waren, um während der Dunkelheit dennoch im Angeſicht zu bleiben, richteten ihren Lauf nach dem der Alliance und zeigten hinlänglich, daß ſie den Kampf bis auf den folgenden Morgen verſchieben wollten. Bei Tagesanbruch trat faſt eine Todesſtille ein, und als der Nebel verſchwand, wurden beide fremden Schiffe in geringer Entfernung mit wehender engliſcher Flagge geſehen. Man erkannte ſie ſogleich als eine Kriegsſchaluppe mit 16 Kanonen und eine Brigg von 14. Die See war durchaus ruhig, und da kein Wind wehte, ſo waren beide leichte feindliche Kreuzer im Stand einen Zirkel zu ſchlagen und ſo ihre Stellung zu wählen, während die ſchwerere Alliance wie Blei auf dem Waſſer ohne hinreichende Fahrt, um auf ſein Steuer zu lüſtern, laſtete. Dieſe Umſtände veranlaßten die Schiffe erſt zur Mittagszeit nahe an einander zu kommen, um

zu preien; dann begann das Gefecht. Länger als eine Stunde focht die Alliance zu ihrem großen Nachtheil, da der Feind ihr in die Windvierungen ſchoß, wo ſie nur mit wenigen der hinterſten Kanonen das Feuer mit Nachdruck erwiedern konnte. Der Vortheil, der den engliſchen Schiffen durch die Windſtille zu Theil ward, gab ihnen die beſte Hoffnung zum Sieg, denn ſie konnten faſt nur allein feuern. Zu dieſem unglücklichen Zeitpunkt erhielt Capitain Barry einen Traubenſchuß in die Schulter und wurde hinunter getragen. Dieſes Unglück mußte noch dazu kommen, um den ſchlimmen Stand der Amerikaner zu vermehren.

Dieſer entmuthigende Unglücksfall trug noch viel zu den Nachtheilen der Amerikaner bei, die durch das nahe Feuer von zwei kühnen und muthigen Gegnern viel zu erleiden hatten. In der That war die Zuverſicht des Sieges auf feindlicher Seite ſo groß, daß, als die Flagge der Alliance weggeſchoſſen wurde, dieſer Umſtand, mit dem ſich noch das nothwendig ſchwache Feuer des letzteren Schiffes vereinigte, die Leute bewog ihre Kanonen zu verlaſſen, und dreimal einen Freudenruf auszuſtoßen. Dieſes geſchah in dem Augenblick, wo die Segel der Alliance durch einen leichten Wind anſchwollen, und dieſes Schiff auf ſeine Steuer lüſtern konnte. Eine einzige volle Ladung von einem Schiff, das nun regiert werden konnte, veränderte den Stand der Dinge, und der Feind eilte wieder mit der Ueberzeugung zu ſeinen Kanonen

daß ſie ihren Antheil an dem Werk noch zu verrichten hätten. Nach einem kräftigen Widerſtand waren beide engliſche Schiffe genöthigt ihre Flagge herunter zu laſſen.

Die erbeuteten Schiffe waren die Atalanta, von 16 Kanonen, unter Capitain Edwards, mit einer Mannſchaft von 180 Mann, und der Trepaſſy, von 14 Kanonen, unter Capitain Smith, mit einer Bewaffnung von 80 Mann. Beide Schiffe waren ſtark beſchädigt, und der ſämmtliche Verluſt an Todten und Verwundeten belief ſich auf 41 Mann. Auch kam die Alliance nicht unbeſchädigt durch, der Feind hatte ihr, als ſie in den Windvierungen und Kreuzweg mit ihrem Stern lag, 11 Mann getödtet und 21 verwundet. Capitain Barry machte aus dem Trepaſſy ein Parlementärſchiff und ſchickte es mit den Gefangenen in einen engliſchen Hafen; allein die Atalanta wurde, als ſie in den Hafen von Boſton einlaufen wollte, von dem dort kreuzenden feindlichen Geſchwader wieder weggenommen.

Nun hatte auch das Glück ſeine Launen, und wir fühlen uns gedrungen auch die Kehrſeite des Bildes zu zeigen. Unter den während des Krieges erbauten Schiffen befand ſich die Confederacy, von 32 Kanonen. Dieſes lief im Jahr 1778 in oder nahe bei Norwich in Connecticut vom Stapel, und die Leitung deſſelben war dem Capitain Seth Harding anvertraut. Dieſer Offizier war derſelbe, der die Defence, von 14 Kanonen, bei dem Gefecht auf der Rhede Nantasket, mit den beiden

1776 gekaperten Transportſchiffen commandirte. Capitain Harding wurde in der Marine angeſtellt, in welcher er ſeinen Dienſt mit der Anführung dieſes Schiffes zu beginnen ſcheint. Im Jahr 1779 ſegelte die Confederacy nach Europa und hatte Mr. Jay, den ſpaniſchen Miniſter, an Bord, als ſie plötzlich öſtlich von Bermuda entmaſtet wurde. Ein Spiere folgte in dieſer Noth dem andern, bis das Schiff, welches ſogar das Bugſpriet verloren hatte, ganz entblöſ't wie Blei auf dem Waſſer lag. Dieſer Unfall, ſo wie mehrere ähnliche, die dem Schiff widerfuhren, iſt aller Wahrſcheinlichkeit nach nur dem Umſtand zuzuſchreiben, daß das Takelwerk, welches bei kaltem Wetter aufgeſetzt wurde, in einer wärmeren Breite locker werden mußte.

Nach mehreren in Angſt verbrachten Wochen erreichte die Confederacy Martinique, wo Hr. Jay auf der Fregatte l'Aurore ſeine Reiſe weiter fortſetzen konnte. Das amerikaniſche Schiff blieb dort, um ausgebeſſert zu werden. Von jener Zeit an bis zum Anfang dieſes Jahres wurde die Confederacy, ſo wie in dieſer Periode des Krieges die meiſten der größeren Schiffe, dazu beſtimmt, zwiſchen dem Vaterland und den verſchiedenen Hafen, wo Vorräthe eingenommen werden konnten, offen zu halten. Früh im Jahr 1781 gelangte ſie an das Cap Français, und am 22. Juni, während ſie auf der Rückreiſe Kleider- und andere Vorräthe an Bord hatte, und ſogar andere Schiffe begleitete, wurde ſie von einem großen

Schiffe verfolgt, dem es gelang an ihre Seite zu kommen. Capitain Harding eilte auf das Verdeck und war im Begriff das Feuer zu beginnen, als der Feind eine untere Reihe Kanonen aufſtellte; und da ſich noch eine Fregatte hinter dem feindlichen Schiffe zeigte, ſo ließ der Amerikaner ſeine Flagge herunter. Mehrere Transportſchiffe wurden ebenfalls weggenommen.

Die Engländer behaupten, die Bewaffnung der Confederacy hätte bei ihrer Wegnahme aus 28 Zwölfpündnern, 8 Sechspfündnern, im Ganzen aus 36 Kanonen beſtanden. Wir wenden uns nun von dieſem unglücklichen Schiff, zur einzigen Fregatte, die außer der Confederacy, zu Connecticut erbaut wurde.

Capitain Nicholſon fuhr fort, nach dem ernſten Gefecht mit dem Watt, den Trumbull zu commandiren und wir finden ihn wieder im Sommer 1781 mit demſelben Schiff kreuzen. Das Schiff verließ den Delaware am 8. Auguſt mit einer nur aus 200 Köpfen beſtehenden Mannſchaft, von der nah an 50 aus unzuverläſſigen Kriegsgefangenen beſtanden. Der Trumbull begleitete einen Zug von 28 Segel, auch ſegelte noch ein ſchweres Privatſchiff mit ihm. Auf der Höhe der Vorgebirge bemerkte der Trumbull drei engliſche Kreuzer hinter ſich. Zwei der feindlichen Schiffe, von welchen das eine eine Fregatte war, ſegelten auf den Trumbull zu, der durch das Anholen der Segel nicht im Stande war, ihnen den Wind abzugewinnen. Die Nacht kam heran und

der Wind blies ſtark. Die Kauffahrteiſchiffe fingen an ſich in ihrem Laufe von einander zu entfernen, obgleich es dem Trumbull durch leichtes Manövriren möglich wurde, die meiſten derſelben in ſeiner Nähe und in ihrer Stellung zu erhalten. Bei dieſem Stand der Dinge, während man Alles von der Dunkelheit hoffte, riß ein Windſtoß die Vorſtänge des Trumbull weg, welche im Fallen die große Bramſtänge mitnahm. Da das Wetter finſter und ſtürmiſch war, ſo benutzten die Schiffe, die der Trumbull begleitete, die Dunkelheit und zerſtreuten ſich nach der erſten beſten Richtung, wie es ihnen ihre Segelkraft erlaubte. Der Trumbull ſelbſt war gezwungen, vor dem Winde zu ſegeln, um den zur Flucht erforderlichen Wind in die Segel zu bekommen, allein mit den Trümmern auf ihrem Bug und mit einer Mannſchaft, die nicht allein an der Zahl mangelhaft war, ſondern die ſich auch roh und mißvergnügt zeigte, wurde ſeine Lage höchſt kritiſch. In der That iſt ſein Zuſtand der Beſchreibung nach ſo gefahrvoll geweſen, daß er faſt den Inbegriff aller der Unglücksfälle bildet, welche der Seekrieg mit ſich führt.

Ungefähr um 10 Uhr Abends kam die britiſche Fregatte Iris *) von 32 Kanonen, eins der verfolgenden

---

*) Die Iris gehörte früher den Vereinigten Staaten an, und war unter dem Namen Hancock von 32 Kanonen, unter Capitain Manly, bekannt. Sie wurde vom Rainbow von 14 Kanonen unter Capitain Sir George Follier, im Beiſein des Victor von

Schiffe, dicht an den Trumbull, welcher wegen des ſchweren Sturmes noch nicht im Stande war, die Trümmer der Stängen wegzuſchaffen. Mitten im Regen und bei Windſtößen in einer ſtürmiſchen Nacht, mit dem größten Theil des vorderen Baues des Schiffes über dem Bug oder auf dem Vordercaſtell liegend, mit einem Arm der Vorſtänge durch das Fockſegel geriſſen und mit dem andern auf dem Verdeck eingeklammert, endlich mit einer desorganiſirten Mannſchaft, war Capitain Nicholſon genöthigt, entweder anzugreifen oder zu ſtreichen.

Er zog das erſtere vor; aber die engliſchen Freiwilligen, anſtatt dem Befehl zu gehorchen, ſtiegen hinab, löſchten die Lichter aus und verſteckten ſich. Beinah die Hälfte des Ueberreſtes der Mannſchaft ahmte dies Beiſpiel nach, und Capitain Nicholſon konnte bei ſeinem geſchwächten Haufen nicht einmal 50 zu den Kanonen zuſammenbringen. Das darauf folgende Treffen ſoll beinah von den Offizieren allein gefochten worden ſein. Dieſe braven Männer, von einer Abtheilung Unteroffiziere und Matroſen unterſtützt, bedienten einige Kanonen

16 Kanonen und der Flora von 22 Kanonen, als ſie ihrem erbeuteten Schiff, dem Fox, nachjagte, gekapert. Der Hancock oder die Iris zeigte ſich als einer der beſten Schnellſegler der amerikaniſchen Schiffsſtation, und machte das Glück von allen denen, die ſie commandirten. Man glaubt, daß Capitain Manly dieſes Schiff verloren habe, weil er deſſen Segelwerk veränderte, als er verfolgt wurde. Zuletzt fiel das Schiff in die Hände der Franzoſen in Weſtindien.

länger als eine Stunde, bis der General Monk mit 18 Kanonen herankam und mit der Iris gemeinſchaftlich feuerte, ſo, daß ſich der Trumbull ergeben mußte.

Man hat ſogar behauptet, daß in dieſem merkwürdigen Kampfe ſich nie mehr als 40 Mann auf dem Verdecke des Trumbulls befunden hätten. Wahrſcheinlich verdankt er dieſem Umſtand, daß ſein Verluſt ſo gering war; denn das Schiff ſelbſt war ſehr beſchädigt und zählte 5 Todte und 11 Verwundete. Unter den Letzteren befanden ſich 2 Lieutenants und Mr. Alexander Murray von Maryland, welcher eine ſeemänniſche Erziehung erhalten und in dem Treffen mit dem Watt mitgefochten hatte. Er diente uun als Freiwilliger, und nachdem er verſchiedene Privatkreuzer befehligt, trat er in die Marine, wo er ſpäter an der Spitze des Dienſtes im Jahre 1821 ſtarb. Mr. Murray zeichnete ſich ganz vorzüglich bei dieſer Gelegenheit aus, und auch das Benehmen des Capitain Nicholſon *) wurde vielfach belobt. Die Iris litt

*) Da man die Familie des Capitain Nicholſon eine ſeemänniſche nennen kann, ſo ſind wir auch verbunden, einiges Nähere über ſie mitzutheilen. Der Vorfahre dieſes Offiziers wanderte von Berwick am Tweed im Anfang des achtzehnten Jahrhunderts aus, und ließ ſich in Maryland nieder, wo er eine Schenkung erhielt, unter dem Namen Nicholſon's Manor, nahe an der Paſſage durch die Blue-Ridge, welche jetzt noch als Nicholſon's Gang bekannt iſt. Dieſes Eigenthum wurde ſpäter verkauft und dafür eine Beſitzung an dem öſtlichen Ufer erworben, wo James Nicholſon 1737 geboren wurde.

James Nicholſon war der zweite Sohn einer zahlreichen

mehr, als man unter ſolchen Umſtänden hätte erwarten können, und zählte 7 Todte und Verwundete.

Familie, und wurde nach England geſandt, um daſelbſt erzogen zu werden. Indeſſen kehrte er jung nach Hauſe zurück und wählte die Marine zum Lebensberuf. 1762 war er, wie viele Amerikaner, bei der Belagerung von Havannah anweſend. 1763 verheirathete er ſich.

Als 1775 der Krieg ausbrach, lebte Mr. Nicholſon am öſtlichen Ufer, und wurde augenblicklich zum Befehlshaber auf dem von der Colonie Maryland ausgerüſteten Kreuzer Defence ernannt, auf dem er ſich ſehr thätig und nützlich bewies. Seine Ernennung zum Capitain der Virginia von 28 Kanonen erfolgte am 6. Juni 1767, und als am 10. October deſſelben Jahres der Rang der Capitaine beſtimmt ward, wurde er an die Spitze derſelben geſtellt. Um dieſe Zeit war Commodore Hopkins Oberbefehlshaber; nach ſeiner Entlaſſung wurde Capitain Nicholſon der älteſte Offizier der Marine, eine Stellung, welche er bis zur Auflöſung derſelben inne hielt.

Als die Virginia blockirt war, vereinigte ſich Capitain Nicholſon mit der Armee Washingtons und war in dem trübſten Augenblicke des Krieges, bei der Schlacht von Trenton, gegenwärtig. Wie die Virginia verloren ging, iſt ſchon erzählt worden.

Die zwei Gefechte, welche unter dem Commodore Nicholſon als Befehlshaber des Trumbull, von 28 Kanonen, vorfielen, waren heiß und blutig. In beiden war der größere Theil der Mannſchaft aus Landleuten zuſammengeſetzt, und in dem letzten Gefechte hätte nur ein Mann, der die höchſten Begriffe von militäriſchem Ehrgefühl hatte, Widerſtand überhaupt für nothwendig gehalten. Die Iris (Hancock), um gar nichts von dem Zuſtand ſeines Schiffs zu ſagen, war eine der größten Fregatten, welche in Amerika während der Revolution erbaut worden waren, und der Trumbull eine der kleinſten. Der Monck war für die damalige Zeit eine ſchwere Schaluppe, wie es durch ſeinen nachherigen Fall in die Hände der Amerikaner hervorgeht.

Einigen Erſatz für den Verluſt des Trumbull gewährte eine ſchöne That, welche bald nachher ſich ereignete, die vielleicht eigentlich bei den Thaten der Privatkreuzer erwähnt werden müßte, die aber wegen ihrer Bedeutung hier erwähnt zu werden verdient, und dies um ſo viel mehr, als ein Theil derjenigen, welche dabei betheiligt waren, zu dem regelmäßigen Dienſte des Landes gehörte. Der Privatkreuzer Congreß war im Laufe des Sommers in Philadelphia ausgebeſſert worden, und kreuzte nun im September an der Küſte der beiden Carolina und Georgiens. Der Congreß hatte zufolge der amerikaniſchen

---

Commodore Nicholſon wurde erſt gegen das Ende des Krieges ausgewechſelt, da ſich aber kein Schiff für ihn vorfand, ging er nie wieder zur See. Er ließ ſich ſpäter in New-York nieder, wo er einen ehrenvollen Civilpoſten unter dem Generalgouvernement begleitete.

Am 2. September 1804 ſtarb er und ließ 3 Töchter zurück, von denen eine Albert Gallatin, den Exſecretär des Staatsſchatzes, heirathete.

Die Brüder James Nicholſon's, Samuel und John, ſtanden beide als Capitaine während der Revolution in der Marine und der erſtere ſtarb an der Spitze des Dienſtes 1811. Commodore S. Nicholſon hatte 4 Söhne in der Marine und ſein Bruder John 3. Wirklich ſteht die dritte Generation dieſer Familie, wie die der Perrys, nun ſchon im Dienſte. Seit 1775 haben im Ganzen 15 dieſer Familie und dieſes Namens, von denen 2 wirklich den Ständer (broad pennantes) führten, und der dritte ſtarb grade als er einen erhielt, in der Marine gedient. Zu gleicher Zeit gehörten mehrere Offiziere von Auszeichnung zu der nächſten Verwandtſchaft der Familie; ſo war Commodore Murray ein Vetter des Commodore Nicholſon und Capitain Gordon ſein Neffe.

Berichte eine Bewaffnung von 20 Kanonen, aber nach dem Engliſchen eine von 24, unter dem Befehle des Capitain Gedde. Nur einige unter ſeiner Mannſchaft waren Matroſen, an denen es eben ſehr im Lande mangelte, weswegen der größte Theil der Mannſchaft aus Landleuten beſtand.

Der Congreß entdeckte am Morgen des 6. Septembers, während er oſtwärts von Charleston kreuzte, ein Segel, auf das er Jagd machte. Das fremde Schiff wurde bald als ein Kreuzer erkannt und zeigte ſich anfangs bereit, ein Gefecht zu beginnen, legte aber nach einigem Manövriren bei. Um halb eilf begann der Congreß ſeine Kanonen auf dem Bug abzufeuern und um eilf, als er ſich ganz in der Nähe des feindlichen Verdecks befand, eröffnete er ein ſtarkes Musketenfeuer von großer Wirkung.

Der Congreß, indem er vorwärts ſegelte, feuerte eine volle Ladung ab, welche lebhaft erwiedert wurde. Der Feind hatte zuerſt ein Kreuzfeuer auf denſelben eröffnet, welcher, da ihm ein Unfall begegnete, rückwärts gelegt werden mußte, um ausgebeſſert zu werden. Der Kampf wurde ſehr bald ganz in der Nähe mit friſcher Kraft erneuert und der Congreß machte, nachdem er ſeinen Feind gerade unter ſeine Kanonen bekommen hatte, das Schiff, in weniger als einer Stunde, zu einem auf der See feſtſitzenden Wrak. Indeſſen zeigten die Engländer, trotz ihrer ſchlimmen Lage, keine Neigung ſich zu unterwerfen und der Congreß rannte ſo nahe das

feindliche Schiff entlang, daß die Leute auf beiden Schiffen bei dem Abfeuern verbrannt ſein ſollen. Auf der Schanze und dem Vordercaſtell des feindlichen Schiffes war kaum ein Mann übrig geblieben, und das Feuer begann nachzulaſſen, nachdem mehrere Kanonen demontirt worden waren. In dieſem Zeitpunkt des Kampfes thaten Musketenſchüſſe die beſte Wirkung. Endlich fiel der Beſanmaſt des engliſchen Schiffes und der Mittelmaſt drohte ihm zu folgen; da erſchien der Steuermann auf dem Vordercaſtell mit ſeinem Hut in der Hand, und rief aus, daß ſein Befehlshaber geſtrichen hätte. Die Priſe wies ſich als die engliſche Kriegsſchaluppe, unter Capitain Stirling, aus.

Die Berichte über die Stärke der beiden kämpfenden Schiffe wichen weſentlich von einander ab und höchſt wahrſcheinlich liegt die Wahrheit, wie gewöhnlich bei ſolchen Dingen, in der Mitte. Das Uebergewicht des Congreſſes in Kanonen, Kriegsbemannung und Geſchützvorrath kommt hier weniger in Frage. Wenn man aber bedenkt, daß der Sieger nur ein mit einer ungeübten Mannſchaft verſehenes Privatſchiff war, und die Priſe ein regelmäßiger, ſchon lange thätiger Kreuzer, ſo würde es ungerecht ſein, dem Capitain Geddes und ſeiner Mannſchaft den Ruhm, eine tüchtige Seethat verrichtet zu haben, ſchmälern zu wollen. Auch in Bezug auf den Verluſt der beiden Schiffe finden einige Widerſprüche in den Berichten ſtatt. Nach Capitain Stirling ſoll der Congreß einige 50 Mann Todte

und Verwundete gehabt haben, nach den amerikaniſchen Berichten aber nur 30. Der erſtere ſchlägt den Verluſt des Savage auf 24 Todte und Verwundete an, während die Amerikaner eine Totalſumme von 54 angeben. Einen Grund, die Richtigkeit der öffentlichen Angaben der Engländer zu bezweifeln, finden wir in der Thatſache, daß Capitain Stirling, während er vorher nicht ausſagt, daß er nur eine geringe Mannſchaft gehabt hätte, uns berichtet, daß ihm nur noch 40 Mann auf ſeiner Vorderſchanze übrig geblieben ſeien, als er die Segel ſtrich. Wenn wir dieſe Anzahl zu den 32 Todten oder durch Wunden unbrauchbar gemachten hinzurechnen, ſo erhalten wir eine Totalſumme von nur 72 als die Mannſchaft einer fregattenartig gebauten Kriegsſchaluppe. Dieſe Thatſache bedarf indeſſen erſt einer Erklärung, ehe man ihr Glauben ſchenken kann und wenn ſie wirklich gegründet wäre, ſo würde ſie ſicherlich als ein beſchönigender Umſtand in den Bericht von der Niederlage aufgenommen worden ſein. Officielle Berichte von Niederlagen erleiden häufig zwiſchen den Händen der Verfaſſer und ihrer Veröffentlichung Veränderungen und Verſtümmelungen, daß wir gar nicht nöthig haben abſichtliche Entſtellungen einem tapfern aber unglücklichen Offizier deßwegen aufzubürden, weil die der Welt vorgelegten Actenſtücke nicht immer ſtrenge mit der Wahrſcheinlichkeit oder der Wahrheit, wie man ſie aus andern Quellen ableitete, übereinſtimmen. Der Savage wurde von einer engliſchen Fregatte wieder

genommen und nach Charleston gebracht; Capitain Geddes gewann indeß durch dieſe That viel Achtung und wir finden ſeinen Namen ſpäter unter denen der Marine-Capitaine.

Wir ſind nun bis zum Jahr 1782 gekommen, welches in der That das letzte im Revolutionskriege war, obgleich noch einige Ereigniſſe, welche frühe im J. 1783 ſich zutrugen, erwähnt werden müſſen. Der Deane, von 32 Kanonen, unternahm im Anfang des Jahres einen erfolgreichen Kreuzzug, in welchem er verſchiedene bewaffnete Privatſchiffe hinwegnahm. Nach einigen Berichten waren drei von den Priſen Kriegsſchaluppen, nämlich der Regulator, von 18 Kanonen, die Swallow, von 16, und der Jackall, von 14; aber wahrſcheinlich waltet über ihren Charakter einiges Mißverſtändniß ob. Capitain Samuel Nicholſon hatte bei dieſer Gelegenheit auf dem Deane commandirt.

Das Lieblingsſchiff, die Alliance, *) von 32 Kanonen, unter Capitain Barry, war das Jahr über viel beſchäftigt, da ihre Ueberlegenheit im Segeln ſie bei jeder Gelegenheit nöthig machte. Unter vielen andern Dienſten wurde dieſes Schiff auch nach Havannah für den Empfang einer Sendung von baarem Geld abgeſchickt, wohin ſie in Begleitung des Luzerne ſegelte, welcher mit Vorräthen

*) Traditionsweiſe wird erzählt, daß die Alliance dieſes Jahr von einem feindlichen Zweidecker verfolgt wurde und daß ſie dadurch entkam, daß ſie mit dem Wind an dem Deckbalken 15 Knoten an dem Schnelligkeitsmeſſer abrannte.

befrachtet war. Kaum hatten ſie den Hafen verlaſſen, ſo geriethen ſie mit einigen feindlichen Schiffen zuſammen, welche Jagd auf ſie machten. Während ſie dieſen auszuweichen ſuchten, bemerkte die Alliance nach ſeiner Wetterſeite zu ein großes Segel, welches bald als ein franzöſiſcher Zweidecker von 50 Kanonen erkannt wurde. Die Alliance wechſelte Signale mit ihm und da Capitain Barry annahm, daß das franzöſiſche Schiff ihn unterſtützen würde, kehrte er augenblicklich um und ließ ſich mit dem anführenden feindlichen Schiffe in ein Gefecht ein. Die andern manövrirten auf eine Weiſe, um die Aufmerkſamkeit des Schiffes von 50 Kanonen auf ſich gewandt zu halten. Das letztere hielt indeſſen dicht beim Winde an und das engliſche Schiff, welches mit der Alliance kämpfte, gab, nachdem es ſich in einem mehr als halbſtündigen ſcharfen Gefechte hart gedrängt ſah, den andern Schiffen das Signal ſich mit ihm zu vereinigen. Da geiete Capitain Barry auf. Die Alliance fuhr nun an das franzöſiſche Schiff heran, und nachdem ſie mit ihm gepreit hatte, beſchloß man den Feind gemeinſchaftlich von Neuem anzugreifen. Als man aber die Segel zur Jagd aufſpannte, fand man bald, daß das Schiff von 50 Kanonen ein ſehr ſchwerfälliger Segler war, welcher nicht die geringſte Hoffnung gab den Feind einzuholen, weßhalb der Verſuch aufgegeben wurde.

Die Alliance zählte in dieſem Gefechte 3 Todte und 11 Verwundete, während der Verluſt des Feindes ſehr

bedeutend geweſen ſein ſoll. Nach einigen Ausſagen ſoll der Verluſt des Letzteren 71 Mann betragen haben; aber es konnte kein einziger, genügender Bericht aufgefunden werden, ja, ſelbſt der Name des engliſchen Schiffes ſcheint verloren gegangen zu ſein. Nach einigen Berichten ſoll eines der feindlichen Fahrzeuge, ein Linienſchiff und das mit der Alliance im Kampf geweſene, eine ſtarke Kriegsſchaluppe geweſen ſein.

Das Commando des Hague, einer der 2 übrig gebliebenen Fregatten der amerikaniſchen Marine, wurde nach ſeiner Rückkehr von der, unter Capitain Nicholſon ausgeführten Kreuzfahrt, dem Capitain Manly übertragen. Dieſer Offizier, welcher in der That den Seekrieg von Seiten der Vereinigten Staaten begonnen hatte, ſchloß ihn auch durch eine kühne und glänzende Jagd, auf welcher er in Weſtindien einigen feindlichen Schiffen entkam, nachdem er eine beträchtliche Zeit lang unter den Kanonen einer viel ſtärkeren Macht gelegen hatte. Man kann ſagen, daß dieſes Ereigniß den regelmäßigen Seekrieg der Vereinigten Staaten eigentlich beendigte, inſofern Kreuzer der Regierung dabei betheiligt waren, nachdem ſchon früh im Jahr 1783 der Frieden abgeſchloſſen worden war.

J. F. Cooper's
ſämmtliche Werke.

139ſtes — 141ſtes Bändchen.

Geſchichte der Nordamerikaniſchen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Zweiter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

von

Dr. H. Künzel,

Mitglied der Camden Society in London.

Zweiter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Erſtes Kapitel.

Amerikaniſche Caperſchiffe. — Gouvernementskreuzer. — Hyder Aly und General Monk. — Die Marine von Maſſachuſetts. — Capitain Williams. — Die Marine von Carolina. — Commodore Gillon. — Wegnahme der Südcarolina. — Privatkreuzer. — Caper-Briefe. — Die Beeinträchtigung des Handels von Großbritannien. — Anerkennung der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Wir haben zwar einiger der bemerkenswertheſten Seegefechte, an welchen während dieſes Krieges die Caperſchiffe Antheil nahmen, erwähnt; es geſchah dies jedoch nur ausnahmsweiſe. Die meiſten Berichte über dieſe Gefechte ſind ganz unzuverläſſig; ſie verdanken, da ſie nur für die Zeitungen geſchrieben waren, vorzüglich den Tagesgerüchten ihren Urſprung; gewiß iſt indeß, daß mehrere höchſt glänzende und in jeder Beziehung Achtung gebietende Thaten von dieſen Schiffen verrichtet wurden. Ueberhaupt ſtanden die amerikaniſchen Privatkreuzer ſtets auf einer höheren Stufe als die anderer Länder; die Ehre und das Anſehen, welches in dieſem Lande, wie ſonſt nirgends in ſolchem Grade, der ſeemänniſche Beruf genießt, bringen das mit ſich, ſo wie der Umſtand, daß die Staatsmarine auch in Kriegszeiten nie groß genug war, alle Freiwilligen in ihre Dienſte aufzunehmen.

Die Caperei iſt an und für ſich betrachtet ein Gewerbe, welches weder von der Vernunft noch von der Moral gebilligt werden kann; denn ihr Zweck beſteht darin, Zerſtörung und Verwüſtung des Krieges zum Vortheil der Habſucht zu benutzen. Indeß mögen wohl Umſtände vorkommen, wie dies bei zwei Gefechten, welche zwiſchen Großbritannien und den Vereinigten Staaten Statt fanden, wirklich der Fall war, welche ſo viele Rechtfertigungsgründe für Anwendung derſelben im Kriege darbieten, daß ſie faſt in die Reihe der uſuellen Kriegsgebräuche eintritt. Ohne regelmäßige Flotten, niedergehalten von einer mächtigen Nation, welche die Beherrſchung des Weltmeeres für ſich in Anſpruch nahm, und außer Stande ihren Feind auf irgend eine andere Weiſe anzugreifen, blieb den meiſten amerikaniſchen Seeleuten nur die Wahl zwiſchen Unthätigkeit während der Kriege, welche die theuerſten Rechte des Landes bedrohten, oder ſich jener Kriegsführung zu bedienen, um den Feinden Zugeſtändniſſe abzunöthigen. Man muß dieſen braven Leuten nachrühmen, daß ihr Benehmen zur See im Ganzen mit den Geſinnungen übereinſtimmte, welche ihnen hier zugeſchrieben worden ſind. Die amerikaniſche Caperei hat ſich zu allen Zeiten ſo wenig durch Handlungen der Unterdrückung und der Räuberei gebrandmarkt, wie die regelmäßigſten Marinen.

Während des Revolutionskrieges bewieſen in vielen Fällen die bewaffneten Privatkreuzer eine ehrenwerthe

ritterliche Geſinnung, indem ſie ſich mit Kriegsſchiffen in Gefechte einließen, was hinlänglich von dem Geiſte ihrer Befehlshaber zeugt. Wir finden ſie beinahe ſtets bereit, bei jeder dargebotenen Gelegenheit ihre eigentliche Beſchäftigung, feindliche Handelsſchiffe zu beunruhigen, aufzugeben, um ihre Unterſtützung jeder regelmäßigen militäriſchen Expedition zu widmen, welche das Vaterland zu unternehmen gezwungen war. Kurz der Offizier wie der gemeine Mann ſcheinen während dieſes Krieges zur Zeit der Noth abwechſelnd vom Verdeck des öffentlichen auf das des Privatkreuzers gegangen zu ſein, und man kannte keinen Unterſchied zwiſchen Schiffen, welche die Flagge der Republik führten, und denen, die in ihren Augen für dieſelbe heilige Sache thätig waren.

Die Berichte über den Dienſt der Staats- oder Colonial-Kreuzer dürften weniger mit Mißtrauen zu betrachten ſein, wären nicht die Documente in ſo vielen verſchiedenen Archiven zerſtreut, und die Marinen ſelbſt ſo unregelmäßig geweſen, daß es jetzt kaum mehr möglich iſt, authentiſche Details zu erhalten. Bei vielen Gelegenheiten leiſteten dieſe Schiffe ausgezeichnete Dienſte. Wir fügen zu den wenigen mehr regelmäßigen Ereigniſſen des Kriegs, welche wir bereits dieſem Werke einverleibt haben, nur noch den Bericht von zwei oder drei ihrer Thaten nach den jetzigen beſten Auctoritäten hinzu, welche nach unſerer Anſicht das Vorrecht der Erwähnung

verdienen, ehe wir einen Umriß der Dienſte mittheilen, welche von den bewaffneten Privatkreuzern geleiſtet wurden.

Im März **1782** war der Delaware viel von feindlichen Barken und kleinen Kreuzern heimgeſucht, welche nicht nur nicht ſelten Jagd auf amerikaniſche Schiffe machten, ſondern auch die Strombewohner beunruhigten. Der Staat von Pennſylvanien entſchloß ſich endlich, einen oder zwei Kreuzer auf eigene Koſten und mit ſchnell zuſammengebrachten Materialien in der Abſicht auszurüſten, die Schifffahrt gegen jene Freibeuter offen zu erhalten. Für dieſen Zweck wurde ein kleines Schiff gekauft, das den Namen Hyder Aly führte. Das Gouvernement hatte ſo ſchnell dieſen Entſchluß gefaßt, daß das ebengenannte Schiff zur Zeit des Ankaufs gerade mit Mehl beladen, auf einer Fahrt den Strom hinab begriffen war. Es wurde zurückgebracht, ſeines Cargos entledigt und mit **16** Sechspfündnern bewaffnet. Sogar die Kanonenöffnungen mußten erſt eingeſägt werden, ſo wenig war es für den Krieg eingerichtet. Indeſſen war die Nothwendigkeit ſo dringend, daß die Kaufleute zu Philadelphia das Geſetz, welches ſie zu dem Ankauf und der Ausrüſtung dieſes Schiffes berechtigen ſollte, durch einen Geldvorſchuß zu dieſem Zweck anticipirten, und erſt nachdem jene Unternehmung, die wir zu erzählen im Begriffe ſind, ausgeführt worden, hatte dies Geſetz alle die geſetzmäßigen Formen paſſirt. Die Commiſſionäre, welchen die Ausrüſtung des Schiffes übertragen war, wählten den Lieutenant Joſua

Barney von der Marine der Vereinigten Staaten zum Befehlshaber, einen jungen Offizier von großer Entſchiedenheit des Charakters und perſönlicher Tapferkeit, welcher ſich bereits in untergeordneten Stellungen am Bord verſchiedener, dem General-Gouvernement zugehörigen Kreuzer ausgezeichnet hatte, aber wie ſo viele ſeines Standes zu der Wahl zwiſchen Unthätigkeit oder einem weniger regelmäßigen Dienſte, als dem er eigentlich angehörte, gezwungen war.

Innerhalb 14 Tagen nach ſeiner Ernennung zum Befehlshaber des Hyder Aly ſegelte Capitain Barney ab, eine Beſatzung von 110 Mann an Bord. Der Staat von Pennſylvanien hatte nicht die Abſicht, daß das Schiff in die See auslaufe, ſondern es ſollte nur die Schifffahrt zwiſchen dem Ufer und der Bai offen erhalten und Freibeuter und andere kleine Kreuzer abwehren. Am 8. April lief Hyder Aly mit einem beträchtlichen Convoi von Kauffahrteifahrern in die Bai ein. Die Flotte hatte auf der Rhede vom Cap May Anker geworfen, um einen günſtigen Wind zum Auslaufen abzuwarten, als zwei Schiffe, das eine eine Fregatte und das andere eine Brigg, bemerkt wurden, welche mit der augenſcheinlichen Abſicht um das Cap herumfuhren, die Flotte anzugreifen. Capitain Barney gab augenblicklich ein Signal, daß das Convoi die Anker lichten und ſich wiederum in der Bai aufſtellen ſollte, da ſie gerade Südwind hatten. Dieſer Befehl ward ſchnell ausgeführt und in wenig Minuten fuhren die Handels-

ſchiffe, ein einziges ausgenommen, mit vollen Segeln davon, während Hyder Aly ihren Rückzug deckte.

Das zurückgebliebene Schiff verſuchte in die See auszulaufen, indem es den Wind bei der Umſchiffung des Cap's preßte, gerieth aber auf's Trockene und fiel in die Hände der Feinde. Ein anderes Schiff blieb auf einer Sandbank ſitzen und wurde von einem Boote des nächſten engliſchen Kreuzers weggenommen.

Eine weit fortlaufende Sandbank, welche den Namen „Over-Falls" führt, bildet in dem niedriger gelegenen Theile der Delaware-Bai zwei Canäle; während nun das Convoi den öſtlichen Canal, unter dem Namen „Cap-May-Canal" bekannt, aufwärts ſegelte, hielt die Fregatte gegen den weſtlichen Canal zu, welcher eine beſſere Gelegenheit darbot, den Fliehenden an der Stelle zu begegnen, wo ſich die zwei Canäle vereinigen und das Waſſer am tiefſten iſt. Das zurückbleibende Schiff und die Brigg ſtanden nun nach der Richtung des Hyder Aly zu.

Es dauerte nicht lange, ſo kam die Brigg, welche ſich als ein britiſches Caperſchiff von New-York die „ſchöne Amerikanerin" genannt, auswies, an den Hyder Aly heran, der ihr ein Gefecht anbot. Das Caperſchiff aber, nachdem es eine volle Ladung gegeben hatte, entfernte ſich und ſegelte die Bai aufwärts. Capitain Barney hielt es für beſſer, dieſe Ladung nicht zu erwiedern, vielmehr ſich gegen die nach dem Hintertheil ſeines Schiffes ſchnell

heranſegelnde große Kriegsſchaluppe in Bereitſchaft zu halten. Als ſie dem Hyder Aly, welcher ſich in der Nähe der Sandbank hielt, ganz nahe gekommen, richtete ſie ſich gegen den Wind und ihre Seitenbatterie ein und entfernte ſich, nachdem ſie ſich wieder aufgerichtet, von Neuem. Der Feind ſtand kühn und als gerade ſeine vorderen Kanonen zu ſpielen anfingen, verſuchte der Hyder Aly, dem die zwei Schiffe ſich auf Schußweite genähert hatten, ſeine Klüſen *) quer in die Höhe zu richten, als der Klüverbaum des engliſchen Schiffes in das vordere Takelwerk einrannte und ſo die zwei Schiffe feſthingen. Capitain Barney ſoll dieſen Vortheil über den Feind durch eine Liſt errungen haben, indem er nämlich mit lauter Stimme den Befehl gegeben, das Steuerruder zu porten, zuvor aber dem erſten Gehülfen des Steuermanns die geheime Inſtruction ertheilt hätte, das Steuerruder hart am Steuerbord zu halten. Der Hyder Aly eröffnete nun ein heftiges Streiffeuer und in weniger als einer halben Stunde vom Beginn des Gefechtes an, ſtieß das fremde Schiff auf den Grund, ohne daß ſich beide von einander losriſſen.

Die Fregatte, welche noch nicht wirklich den weſtlichen Kanal erreicht hatte, nahm, als ſie den Stand der Dinge erkannte, eine andere Richtung, in der Abſicht, die

*) Die Klüſen ſind runde ausgefütterte Löcher an jeder Seite des Vorſtewens über dem erſten Decke des Schiffes, durch welche die Ankertaue führen.

beiden kämpfenden Schiffe zu umfahren; Capitain Barney hatte nun keine Zeit zu verlieren, er beorderte ſchnell ſeinen erſten Lieutenant mit einer Mannſchaft an Bord der Priſe, und ließ ihn die Bai aufwärts ſegeln, während er ſelbſt mit ſeinem eigenen Schiff den Rückzug deckte. Mittlerweile war die Brigg in Verfolgung des Convoi's auf den Strand gefahren. Es iſt ſehr wahrſcheinlich, daß der Befehlshaber der Fregatte das Reſultat des Gefechtes nicht erfuhr, denn er gab der Priſe einige Signale und warf gegen Sonnenuntergang Anker, indem er den Hyder Aly, welcher in ziemlich weiter Entfernung, im Rücken der andern Schiffe gehalten worden war, aufgab, um deren Aufmerkſamkeit abzulenken und ohne fernere Beläſtigung nach Philadelphia zu ſegeln.

Bis zu dieſem Augenblicke kannte Capitain Barney den Namen der Priſe nicht, als er nun aber ſchneller und ihre ganze volle Seite entlang ſegelte, erfuhr er zum erſten Mal, daß ſeine Priſe das Schiff Sr. britiſchen Majeſtät, der „General Monk" von 18 Kanonen, befehligt von Capitain Rogers, ſei. Dieſes Schiff war der frühere amerikaniſche Caper „General Washington," welches, nachdem es in die Hände des Admirals Arbuthnot gefallen und unter einem neuen Namen in die Dienſte des Königs genommen, unter den Befehl eines begünſtigten Offiziers geſtellt worden war. Der Monk führte 20 Neunpfündner und ſoll 136 Mann an Bord gehab haben. Capitain Rogers ſchlug ſeinen Verluſt auf 6 Ge

tödtete und 29 Verwundete an, aber Capitain Barney auf 20 Getödtete und 26 Verwundete. Wahrſcheinlich iſt die letztere Angabe die richtigſte, da der Befehlshaber eines eroberten Schiffes wohl nicht ſo genau wie der Eroberer, den Verluſt anzugeben weiß. Der Hyder Aly zählte 4 Getödtete und 11 Verwundete.

Dieſes Gefecht iſt immer mit Recht als eins der glänzendſten betrachtet worden, welches je unter der amerikaniſchen Flagge vorfiel. Man kämpfte im Angeſicht einer weit überlegneren Macht, welche nicht am Gefecht Antheil nahm und das eroberte Schiff war in jeder weſentlichen Beziehung dem Eroberer überlegen, das Mißverhältniß der Bewaffnung zwiſchen einem Sechspfündner und einem Neunpfündner beträgt die Hälfte und der Monk war außerdem, daß er bei weitem tiefer und größer war, auch noch ſtärker bemannt. Wenige Stunden nach dem Gefecht erſchienen beide Schiffe vor Philadelphia, ſelbſt mit ihren Todten an Bord und die Hauptereigniſſe kamen zur Kenntniß der geſammten Bevölkerung der Stadt. *)

*) In einer Biographie, welche über das Leben des Capitains Rogers erſchienen iſt, wird behauptet, daß die Bewaffnung des Generals Monk aus neunpfündigen Carronaden (leichten Feldſtücken) beſtanden habe; die Kanonen wären von ſo leichtem Caliber geweſen, daß ſie ſich durch ihre Rückſtöße ſelbſt unbrauchbar gemacht hätten. Dieſer Urſache wird die Niederlage zugeſchrieben. In dem nachfolgenden, in unſerer obigen Erzählung erwähnten Gefechte, ſoll der Monk, der damals wieder den

Die Feſtigkeit, mit der Capitain Barney ſein Convoi beſchützte, ſeine Tapferkeit während des Gefechtes und die Ausdauer, mit welcher er den Rückzug ſeiner Priſe deckte, verdienen hohes Lob. Er entfaltete bei dieſem ganzen Vorfall alle Eigenſchaften eines großen Seecapitains.

Der Monk erhielt wieder ſeinen alten Namen,

Namen General Washington führte, dadurch im Nachtheil geweſen ſein, daß aus dem früheren Caliber der Neunpfündner Sechspfündner gebohrt worden waren und dadurch die Kanonen nicht Gewicht genug hatten, die Rückſtöße auszuhalten. Dies iſt eine Thatſache, welche ſich wohl ereignen konnte. Es iſt daher wahrſcheinlich, daß der Monk, als er genommen wurde, dieſelben Neunpfündner führte, und daß einige durch Rückſtöße unbrauchbar gemacht wurden. Aber auf der andern Seite hätte der Monk die Hälfte ſeiner Kanonen auf dieſe Art verlieren können, und dennoch wäre er dem Hyder Aly gewachſen geweſen; das Factum muß alſo gewiß angenommen werden, daß der Kampf durch das kühne Manövriren des Capitain Barney entſchieden wurde. Indeſſen wird in derſelben Biographie erwähnt, daß Capitain Rogers zwei Jahre vor der Wegnahme auf dem Monk gedient habe, und man muß es doch als auffallend zugeſtehen, daß er zu jener Zeit nicht die Kraft ſeines Geſchützes kannte; kleinere Ladungen würden dieſe Schwierigkeit in einem Kampfe, in welchem beide Schiffe feſt aneinander gerieben, entfernt haben. Im Jahre 1782 waren Carronaden kaum bekannt, und der Monk war ſchon 1779 ausgerüſtet worden. Außerdem würde dieſes Schiff viel ſchwerere Carronaden geführt haben, da das Gewicht einer achtzehnpfündigen Carronade ohngefähr das eines Sechspfündners beträgt. Der Biograph hat ohne Zweifel die leichten Neunpfündner mit Carronaden von dieſem Caliber verwechſelt, die zu ſeiner Zeit ſtark gebraucht wurden.

ward in den Dienſt des Staates von Pennſylvanien*) genommen und bald darauf im Auftrag der Vereinigten Staaten nach Weſtindien geſchickt.

Capitain Barney hatte, während er kreuzte, ein hitziges Gefecht mit einer bewaffneten engliſchen Brigg von gleicher Stärke zu beſtehen, welche man für einen Caper hielt; da aber das Gefecht in der Nacht vorfiel, ſo entſchlüpfte ihm der Feind, der trefflich manövrirte und ſegelte. In dieſem Zuſammentreffen erlitt der Washington von ſeinem Gegner, deſſen Name unbekannt

---

*) Der Biograph des Capitains Barney nimmt an, daß Mr. Barney zum Flotten-Capitain ernannt worden wäre, weil der General Washington für den Dienſt der Vereinigten Staaten verwandt wurde Aus den, in dieſer Biographie veröffentlichten Inſtructionen ergibt ſich, daß die Commiſſionäre von Pennſylvanien das Schiff zum Transportfahrzeug zwiſchen Amerika und Havannah dem Mr. Robert Morris überließen. Dies machte Mr. Barney eben ſo wenig zu einem Flotten-Capitain, als der Befehlshaber eines Kauffahrtheifahrers, welcher von dem Gouvernement verwandt wird, dieſen Rang anſprechen kann. Selbſt der Befehl über eine Fregatte gibt noch nicht den Rang eines Flotten-Capitains, da dieſer Dienſt nöthigenfalls ſelbſt von einem Conſtabler verſehen werden kann. Ein Capitain muß förmlich beſtellt werden, und dieſe Ernennung, obgleich Mr. Barney ſie verdiente, wurde ihm erſt im Jahr 1794 zu Theil, da er im Dienſt bis zum Schluß des Krieges als Lieutenant blieb. Es iſt wahr, daß der General Washington bis zum Frieden von den Vereinigten Staaten verwandt wurde, aber dadurch wird ein Schiff eben ſo wenig in die allgemeine Rangliſte eingetragen, als der Befehlshaber eines Kauffahrtheifahrers, wenn ſein Schiff als Transportſchiff gemiethet iſt. Das Gouvernement kann allerdings ſeine Offiziere auf Kauf-

geblieben iſt, einigen Schaden in ſeinen Spieren, aber ſonſt keinen ernſtlichen Verluſt.

Maſſachuſetts und Südcarolina machten in Ausrüſtung eigener Kreuzer die größten Anſtrengungen. Im September 1760 ſoll eins der Schiffe des erſten Staates eine engliſche Kriegsſchaluppe nach einem ſcharfen Gefechte weggenommen haben; allein wir finden hierüber nur allgemeine und ſehr unbeſtimmte Berichte.

Eins der Schiffe von Maſſachuſetts führte den Namen dieſes Staates ſelbſt und eine Brigg den Namen Tyrannicide; die letztere war ein glücklicher Kreuzer, und machte viele Priſen, ging aber in dem unglücklichen Gefechte bei Penobſcott zu Grunde. Der Tyrannicide ſoll

fahrtheifahrer vermiethen und ſie bleiben ſeine Offiziere — oder ſeine Offiziere eine Zeitlang unter den Befehl von Kauffahrtheiſchiffs-Offizieren ſtellen, ohne daß die letzteren deßhalb zur Marine gehören. Das Gouvernement mag Schiffe miethen, leihen oder gewaltſam entwenden, ohne daß nothwendig daraus folgt, daß die Schiffe oder deren Offiziere in ſeine regelmäßigen Rangliſten eingetragen werden müßten. Indeſſen zeigt es ſich, daß die Vereinigten Staaten am Ende den Waſhington als ihr Eigenthum anſahen, da er, nachdem wahrſcheinlich mit Pennſylvanien nachträglich ein Vergleich geſchloſſen worden war, auf öffentliche Koſten verkauft wurde. Es iſt keine Frage, daß Capitain Barney nach der Wegnahme des Monk zum Capitain in der amerikaniſchen Marine hätte erhoben werden ſollen, und wahrſcheinlich war der Krieg, deſſen Ende man ſo nahe wußte, und die allgemeinen Unregelmäßigkeiten des Dienſtes daran ſchuld, daß er es nicht wurde. Indeſſen finden wir keine beſtimmte Nachricht, daß der Congreß jemals dieſe Schuld abtrug.

ausdrücklich als Kreuzer gebaut worden ſein. Der ausgezeichnetſte Offizier in dieſem Dienſte ſcheint aber John Foſter Williams geweſen zu ſein, welcher 1779 die Brigg Hazard commandirte. Auf dieſem Schiffe führte Capitain Williams außer dem ſchon erwähnten Gefechte mit dem Active, viele treffliche Thaten aus und bewies ſich bei allen Gelegenheiten als ein verdienſtvoller Offizier.

Vom Hazard ward er auf das Staatsſchiff Protector von 20 Kanonen verſetzt und zeichnete ſich auch auf ihm in zwei, ſchon in einem andern Kapitel erwähnten Gefechten — nämlich in dem mit dem Duff und dem mit der Thames — durch große Tapferkeit aus. Kurz nach dieſer glänzenden Waffenthat übernahm er wiederum den Befehl des Hazard, welcher ſpäter in der unglücklichen Expedition gegen die Engländer bei Penobſcott mit verloren ging. Maſſachuſetts hätte gewiß beſſer gethan, bei dieſer Gelegenheit dem genannten verdienſtvollen Offiziere den Befehl über die Seeunternehmungen anzuvertrauen. Der unglückliche Ausgang ſcheint in hohem Grade dazu beigetragen zu haben, den Anſtrengungen des Staates Maſſachuſetts zur See ein Ende zu machen, welcher noch bis zuletzt für die Unterſtützung der allgemeinen Sache am thätigſten geweſen war.

Von den Schiffen des Staates Carolina iſt bereits die Rede geweſen. Im Anfang des Krieges verwandte er einige leichte Kreuzer, als ſich aber der Kampf in die Länge zog, beſchloß dieſer Staat, einige ſtärkere Schiffe

anzuſchaffen, um dem Feinde größeren Schaden als bisher zuzufügen. Zu dieſem Endzweck wurde Commodore Gillon, welcher an der Spitze der Marine dieſes kleinen Staates ſtand, mit reichen Colonialproducten nach Europa abgeſandt, um durch den Verkauf derſelben die erforderlichen Geldmittel zu gewinnen. Gillon klagt in ſeiner Correſpondenz über die Schwierigkeit die rechte Art von Schiffen zu ermitteln, und viel Zeit wurde in fruchtloſen Unterhandlungen für dieſen Zweck in Frankreich und Holland verloren. Zuletzt ſchloß er einen ſo ſonderbaren Vertrag für ein einziges Schiff ab, daß dieſer einer beſonderen Erwähnung bedarf.

Endlich hatte nämlich Commodore Gillon zu Amſterdam ein Schiff gefunden, welches ſeinem Zweck in jeder Weiſe entſprach. Es war ein Indienfahrer, der von den amerikaniſchen Commiſſionären bezahlt und ſpäterhin Frankreich zum Geſchenk gemacht worden war. Es hatte die Größe eines Schiffes von 74 Kanonen, aber den Bau einer Fregatte und führte 28 ſchwediſche Sechsunddreißigpfündner auf ſeinem erſten Deck, und 12 ſchwediſche Zwölfpfündner auf ſeinem Quarterdeck und Vordercaſtel, oder 40 Kanonen im Ganzen. Dieſes Schiff, eigentlich Frankreichs Eigenthum, war durch Ludwig XVI. dem Herzog von Luxemburg geliehen worden, welcher es wieder auf drei Jahre dem Staate von Südcarolina unter der Bedingung vermiethete, daß dieſer Staat es verſichern, auf ſeine eigenen Koſten unterhalten und

dem Eigenthümer ein Viertheil ſeiner Priſen abgeben ſollte. Das Schiff lief unter dieſem ſonderbaren Vertrage *), nachdem es noch vorher den Namen Südcarolina für dieſe Gelegenheit erhalten hatte, 1781 aus, kreuzte ſehr glücklich in den Engpaßmeeren und ſandte ſeine Priſen nach Spanien. Später fuhr es nach Amerika und nahm 10 Segel weg, mit welchen es nach Havannah eilte. Hier übernahm Commodore Gillon, in der Abſicht den Feind in die Enge zu treiben, den Befehl über einen Theil der Seeexpedition, welche von den Spaniern gegen die Bahamen ausgerüſtet wurde, und zu der ſich die amerikaniſchen Kreuzer ſchlugen. Die Expedition hatte einen glücklichen Erfolg und das Schiff kehrte nach Philadelphia zurück. Commodore Gillon trat nun ab und die Südcarolina lief nach einigem Verzug im December 1782, unter dem Befehl des Capitain Joyner in die See, der früherhin auf ihm als zweiter commandirender Offizier gedient hatte. Wahrſcheinlich waren die Bewegungen eines ſo bedeutenden Schiffes beobachtet worden, denn kaum hatte es die Vorgebirge

*) Man ſcheint ſich allgemein eingebildet zu haben, daß der Herzog von Luxembourg, oder Chevalier de Luxembourg, wie er zuweilen genannt wurde, der ſouveraine Fürſt jenes Landes geweſen wäre; aber wir vermuthen, daß er ein franzöſiſcher Edelmann der bekannten Familie von Montmorency war, welcher dieſen Titel führte. Könnte die Wahrheit ermittelt werden, dann würde ſich wahrſcheinlich die ganze Geſchichte als eine indirecte Art von fürſtlicher Caperei herausſtellen.

verlaſſen, als es nach einem kurzen Rückzugsgefecht in die Gewalt des britiſchen Schiffes Diomedes von 44 Kanonen fiel, welches von der Aſträa von 32 Kanonen und dem Quebec von gleicher Kanonenanzahl begleitet wurde.

Die Südcarolina war das ſchwerfälligſte Schiff, welches je unter amerikaniſcher Flagge ſegelte, bis während des Krieges von 1812 die neuen Fregatten gebaut wurden. Zugleich wird es als ein ſehr ſchnellſegelndes Schiff beſchrieben, aber ſeine Dienſtleiſtungen ſcheinen zu ſeinen Mitteln in großem Mißverhältniß geſtanden zu haben. Es koſtete den Staat eine große Geldſumme und ſoll ſeinem Schatze buchſtäblich nichts eingetragen haben. Sein Verluſt wurde vielfach beſprochen.

Admiral Arbuthnot erwähnt unter den, bei der Belagerung von Charleston hinweggenommenen oder verſenkten „Kriegsſchiffen der Rebellen,“ der Brigole für 60 Kanonen eingerichtet, aber nur mit 44 vierunzwanzig- und achtzehnpfündigen Kanonen bewaffnet u. ſ. w. Da ſich aber niemals ein Schiff dieſes Namens in der Marine der Vereinigten Staaten befand, ſo iſt dies wahrſcheinlich eine andere ſchwere Fregatte, welche Carolina ebenfalls in Europa gekauft hatte. Dieſer Staat beſaß die Mittel eine mehr als mittelmäßige Flotte auszurüſten; aber dennoch hatte er weder Schiffe, noch Schiffsbauplätze, noch Matroſen von irgend einer Bedeutung. Seine meiſten Schiffe waren angekauft und ſeine Seeleute hatte er, wie den Commodore Gillon und den

Capitain Joyner, beide geborne Holländer, faſt alle aus der Fremde in ſeine Dienſte genommen.

Wir erwähnen noch kürzlich einiger bewaffneten Privatkreuzer und ſchließen dann die Erzählung der, während der Revolution vorgefallenen Ereigniſſe zur See. Der Leſer wird durch unſere vorhergehenden Berichte von der allgemeinen Kriegsgeſchichte dieſer Periode eine Vorſtellung erhalten haben; allein hier möchte es am Ort ſein, noch eine kurze, gedrängtere Ueberſicht ſeiner Ereigniſſe zu geben.

Der Congreß war anfänglich ſehr beſonnen und vorſichtig gegen den britiſchen Handel aufgetreten. Man ließ das Jahr 1775 verſtreichen, ohne Caperbriefe auszuſtellen und Gegenmaßregeln zu ergreifen, da der Krieg noch nicht förmlich erklärt und eine Verſtändigung noch nicht ganz unmöglich war; denn es lag im Intereſſe der Nation ſich in England noch ſo viel Freunde als möglich zu erhalten. Als aber der Bruch immer größer wurde, gab man dieſe nachſichtige Politik auf und im Sommer 1776 begannen die Unternehmungen gegen den britiſchen Handel. Die Wirkung war anfänglich überraſchend. England war noch keinem für ſeinen Handel ſo gefährlichen Feind begegnet, denn in den zwei erſten Jahren der eröffneten Caperei wurden ohngefähr 800 Kauffahrteiſchiffe hinweggenommen. Nach dieſer Periode ließen die Anſtrengungen der Amerikaner nothwendigerweiſe nach, weil der Feind ſeine Vorſichtsmaß-

regeln vermehrte. Aber immerhin bewieſen ſich dieſe Unternehmungen bis zum Ende des Krieges höchſt nachtheilig; und als ein Beweis von der Wirkſamkeit derſelben, mag die Angabe dienen, daß kleinere Kreuzer beſtändig nur in der Abſicht aus den engliſchen Häfen ausliefen, durch die Wiederhinwegnahme ihrer eigenen Schiffe Geld zu gewinnen, da der Handel von Amerika zu jener Zeit nur wenig zu ſolchen Unternehmungen einlud.

Unter den als Privatkreuzer verwendeten Schiffen zeichneten ſich, außer den ſchon anderswo genannten, der Holker, der Black-Prince, der Pickering, die Wild-Cat, die Vengeance und der Marlborough aus. Das erſtgenannte Schiff ſegelte unter verſchiedenen Befehlshabern und beinahe ſtets mit gleichem Erfolg. Der Marlborough ſoll auf einem Streifzug 28 Priſen gemacht haben, und andere Schiffe waren nicht minder glücklich. Viele ſcharfe Gefechte fielen vor, eben ſo oft zum Vortheil der Kreuzer, als zu dem ihrer Feinde. Oefters entſchlüpften ſie aus gefährlichen Lagen den britiſchen Kriegsſchiffen, und gewiß nur in ſehr wenigen Fällen wurden ſie von dieſen genommen.

Auch die Caperbriefe dürfen hier nicht übergangen werden, welche in vielen Fällen ſich ſelbſt und dem Lande Achtung verſchafften. Capitain Murray, ſeitdem in der Marine ſowohl bekannt, leiſtete gegen das Ende des Krieges auf einem der Schiffe eine der verzweifeltſten

Vertheidigungen, die man kennt; und Capitain Truxtun, deſſen Namen einen hohen Rang unter den See-Capitains der Republik einnimmt, eine nicht minder bewundernswerthe auf dem St. James bei der Ueberfahrt eines amerikaniſchen Agenten nach Frankreich, worauf er ſich auch wahrſcheinlich den Weg zu ſeinem nachmaligen Glück gebahnt hat.

Am meiſten litt der engliſche Handel mit Weſtindien durch die kriegeriſchen Privatunternehmungen jener Tage. Zweiundfünfzig Segel, welche dieſen Handel getrieben, werden ſchon im Februar 1777 als weggenommen angegeben. Die ganze Zahl der von den Amerikanern in dieſem Kampfe gemachten Priſen iſt nicht genau bekannt; aber 650 ſollen doch in die Häfen eingebracht worden ſein, viele andere wurden ausgelöſ't und mehrere auf der See zerſtört. Große Genauigkeit kann ſich in dieſen Angaben nicht vorfinden; aber der Schaden war ungeheuer, welcher dem Handel von Großbritannien zugefügt worden war, und ohne Zweifel trug die beſtändige Gefahr, in welcher er ſchwebte, direct dazu bei, daß die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten Amerika's anerkannt wurde, was am 20. Januar 1783 geſchah.

So endigte der erſte Krieg, welchen Amerika als eine Nation für ſich ſelbſt geführt hatte, nach Verlauf von 7 Jahren und 10 Monaten. Verſchiedene Kreuzer, alle Caperſchiffe und Caperbriefe wurden unmittelbar darauf zurück- und widerrufen. Die Proclamation,

welche die Einſtellung der Feindſeligkeiten und den Abſchluß des Friedens verkündigte, wurde am 11. April bekannt gemacht, wo auch der Kampf auf allen Punkten wirklich aufhörte.

Zweites Kapitel.

Kurze Ueberſicht des Zuſtands der amerikaniſchen Marine während und nach dem Kampf mit England. — Verzeichniß der amerikaniſchen Kriegsſchiffe in den Jahren 1775 bis 1783. — Mangel an Mitteln, den Krieg weiter zu führen. — Seemänner, die ſich während des Revolutionskrieges ausgezeichnet haben — Art und Weiſe, den Krieg zu führen. — Ein Kriegsplan fehlt. — Uneinigkeiten unter den Offizieren. — Schiffsmannſchaft nur mit Mühe ausgehoben. — Das Geſchütz iſt zu leicht. — Seemänner während der Revolution. — Organiſation der Seetruppen. — Wichtige Leiſtungen der verſchiedenen Corps. — Die Flotte der Revolution löſ't ſich auf.

Ehe wir den Zuſtand ſchildern, in welchem der Krieg das amerikaniſche Seeweſen ließ, wird eine vorläufige kurze Ueberſicht von dem Beſtand der Marine während der Dauer, ſo wie am Schluß des Kampfes zweckdienlich erſcheinen.

Sobald das Geſetz von 1775, welches die Erbauung der erſten Fregatten betraf, zu welchen auch die mit achtundzwanzig und vierundzwanzig Kanonen gehörten, durchgegangen war, wurden auch verſchiedene Bauſtationen auf Punkten, die am meiſten vom Feind verſchont bleiben würden, gewählt.

Das in Neu-Hampſhire erbaute Schiff ſoll ſechzig

Tage nach Beginn der Arbeit vom Stapel gelaufen ſein. Allein dieſe Thätigkeit war nur von geringem Vortheil, da der Mangel an Geſchütze, an Ankern, an Geräthe und ſonſtigen Materialien, die ſchnelle Ausrüſtung bei faſt jedem der dreizehn Schiffe verzögerte.

Das ſoeben erwähnte Schiff war der Raleigh, deſſen Schickſal aus einer früheren Erzählung zu entnehmen iſt.

Beide in Maſſachuſett erbauten Schiffe, der Hankatt und der Boſton, liefen aus, denn nach der Räumung von Boſton wurde dieſer Theil des Landes vom Feinde wenig mehr heimgeſucht. Auch das Schickſal dieſes Schiffes haben wir früher berichtet.

Die in Rhode-Island gebauten Schiffe waren der Warren und der Providence. Der Beſchreibung nach ſollen dieſe die unbedeutendſten unter allen dreizehn geweſen ſein. Im Jahr 1775 liefen ſie vom Stapel. Auch ihre Leiſtungen und Schickſale wurden ſchon früher berührt.

In New-York mußten der Montgomery und Congreß gebaut werden. Dieſe Schiffe ſollen in Poughkeepſin oder in der Nähe an dem Hudſon gebaut worden ſein; ſie kamen aber nicht auf die See, da die Engländer die Mündung des Fluſſes vom Auguſt 1776 bis November 1783 beſetzt hielten. Im Jahr 1777, als Sir Henry Clinton die Feſtungen im Hochlande eingenommen hatte, wurden dieſe Schiffe, aus Furcht ſie möchten in die Gewalt der Feinde fallen, verbrannt.

Das Schiff von Maryland hieß Virginia, und ſein unglückliches Schickſal iſt bei der Erzählung der Ereigniſſe des Jahres 1778 erwähnt worden.

Die vier übrigen Schiffe, der Randolph, der Waſhington, der Delaware und der Effingham wurden in Pennſylvanien erbaut. Es iſt überflüſſig, des erſteren noch Erwähnung zu thun, da ſein Schickſal mit ſeiner ruhmvollen Leiſtung innig zuſammenhängt. Wenn auch der Delaware je in die See lief, ſo ſind doch keine geſchichtlichen Spuren ſeiner Reiſen mehr vorhanden. Gewiß iſt's, daß dieſes Schiff ausgerüſtet und höchſt wahrſcheinlich blokirt wurde, da es ſpäter in die Hände der Feinde fiel, als dieſe Philadelphia in Beſitz nahmen. Wie ſchon berührt worden, wurden die beiden andern bei der Expedition, die Capitain Henry ſtromaufwärts unternahm, im Jahre 1778 verbrannt.

So kam es, daß von den dreizehn Schiffen, von welchen ſich ſo Vieles erwarten ließ, nur ſechs in die See ausliefen, und dem Zweck entſprachen, für welchen ſie gebaut waren. Zu dieſen kamen im Lauf des Krieges noch einige andre Fregatten hinzu, die theils anhaltend, theils nur bei einigen Expeditionen mitwirkten. Unter den erſtern zählte man den Deane, die Alliance, die Confederacy und die Queen of France. Man glaubt, daß bei dieſen vier Schiffen, nebſt den von 1775 geſetzlich gebauten dreizehn Schiffen, dem Alfred und Columbus, alle fregattenförmig gebauten Schiffe, die eigentlich

zur amerikaniſchen Seemacht während der Dauer des Revolutionskriegs gehörten, einbegriffen ſind. Die franzöſiſchen Schiffe, welche den größten Theil des Geſchwaders von Paul Jones ausmachten, waren nur für den Augenblick geliehen; auch hörten wir nach geendigtem Kreuzzug nichts mehr von der Pallois, die zu ihren erſten Eigenthümern zurückkehrte.

Es iſt eine ſchwierige Aufgabe über die Corvetten und kleinern Schiffe einen genauen und authentiſchen Bericht abzuſtatten. Mehrere wurden von den Commiſſären in Frankreich verwandt; und es iſt nicht möglich die Fahrten derſelben genau zu ermitteln. Bei manchen Gelegenheiten lieh der Congreß Schiffe von den einzelnen Staaten; allein gewöhnlich geſchah dies mit Beibehaltung der Offiziere und der Mannſchaft. Zu dieſen Fahrzeugen gehörte auch der General Washington (früher General Monk); als es zum erſten Mal ausgerüſtet wurde, gehörte es unſtreitig Pennſylvanien an, obſchon daſſelbe ſpäter allem Anſchein nach von der Regierung ausſchließlich bis zum Jahre 1784 als Poſtſchiff gebraucht wurde, wo es auf öffentliche Rechnung veräußert ward.

Unter ſolchen Umſtänden und bei den mangelhaften Materialien, die man jetzt über dieſen Gegenſtand erhalten kann, fühlt man recht die Schwierigkeit, ein zuverläſſiges Verzeichniß der Marine während des Revolutionskriegs aufzuſtellen; und doch würde ohne dieſe Berückſichtigung unſer Werk unvollſtändig erſcheinen. Alles

was verbeſſert werden konnte, iſt demnach geſchehen; und da nichts ohne Auctorität aufgenommen wurde, ſo kann man auf möglichſte Correctheit ſchließen; jeder Mangel muß eher als abſichtliche Weglaſſung und nicht als poſitiver Irrthum betrachtet werden. An den Namen eines jeden Schiffes knüpft ſich deſſen Schickſal als amerikaniſcher Kreuzer, in ſo fern die Thatſachen begründet werden konnten.

Verzeichniß der Kriegsſchiffe der amerikaniſchen Marine während der Jahre 1775 bis 1783:

Alliance, von 32 Kanonen, nach dem Frieden verkauft, in einen Oſtindienfahrer verwandelt.*)

Deane (Haag), von 32 Kanonen.

Virginia, von 28 Kanonen, ehe es in die See lief, 1778 von einem britiſchen Geſchwader bei den Vorgebirgen von Cheſapeake gekapert.

Confederacy, von 32 Kanonen, auf der Höhe der Vorgebirge von Virginien am 22. Juni 1781 weggenommen.

Hancock, von 32 Kanonen, im Jahre 1777 vom Raimbow, von 40 Kanonen, und dem Victor, von 16 Kanonen, weggenommen, von der Flora, von 32 Kanonen, wieder abgejagt.

Randolph, von 32 Kanonen, im Gefecht gegen den

---

*) Der Wrack liegt noch auf der Inſel, Philadelphia gegenüber.

Yarmouth, von 64 Kanonen, im Jahre 1778 in die Luft geflogen.

Raleigh, von 32 Kanonen. vom Experiment, von 50 Kanonen, und dem Unicorn, von 22 Kanonen, im Jahre 1778 gekapert.

Washington, von 32 Kanonen, in dem Delaware von der britiſchen Armee 1778, ehe es in die See ging, zerſtört.

Warren, von 32 Kanonen, damit es nicht in die Gewalt der Feinde kam, in dem Penobſcott 1779 verbrannt.

Queen of France, von 28 Kanonen, zu Charleston 1680 gekapert.

Providence, von 28 Kanonen, desgleichen.

Trumbull, von 28 Kanonen, von der Iris, von 32 Kanonen, und dem General Monk, von 18 Kanonen, 1781 weggenommen.

Effingham, von 28 Kanonen, 1778 in dem Delaware vom Feind, ehe es in die See ging, gekapert.

Congreß, von 28 Kanonen, in dem Hudſon im Jahre 1777 zerſtört, damit es nicht in die Hände der Feinde fiel; es ging nie in die See.

Alfred, von 24 Kanonen, 1778 von der Ariadne und der Ceres gekapert.

Columbus, von 20 Kanonen.

Delaware, von 24 Kanonen, von der britiſchen Armee in dem Delaware 1777 weggenommen.

Boſton, von 24 Kanonen, zu Charleston 1780 gekapert.

Montgomery, von 24 Kanonen, ohne in die See auszulaufen, in dem Hudſon 1777 zerſtört.

Hamdew, von 14 Kanonen.

Repriſal, von 16 Kanonen, in der See untergegangen.

Lexington, von 14 Kanonen, vom britiſchen Kutter Alert 1778 im Canal weggenommen.

Andreas Doria, von 14 Kanonen, um nicht in die Hände des Feindes zu fallen, 1777 in dem Delaware verbrannt.

Cabot, von 16 Kanonen, vom Milford, von 32 Kanonen, an's Ufer getrieben, dann aufgegeben.

Ranger, von 18 Kanonen, 1780 zu Charleston von der britiſchen Armee weggenommen.

Saratoga, von 16 Kanonen, im Jahre 1780 zu Grunde gegangen; man hat nie etwas von ihm vernommen.

Diligent, von 14 Kanonen, im Penobſcott verbrannt.

Gates, von 14 Kanonen.

Hornet, von 10 Kanonen.

Surpriſe, von 16 Kanonen, von der franzöſiſchen Regierung 1777 weggenommen.

Rewenge, von 10 Kanonen, 1780 verkauft.

Providence, von 12 Kanonen, im Penobſcott im Jahre 1779 weggenommen.

Sachem, von 10 K. Wasp, von 10 K. Independence, v. 10 K. Delphin, von 10 K.	Man vermuthet, dieſe ſeien in dem Delaware vom Feinde zerſtört oder von den Amerikanern ſelbſt, um nicht in die Gewalt der Feinde zu fallen, vernichtet worden.

Zu dieſen Schiffen müſſen noch folgende hinzugefügt werden, welche unter der amerikaniſchen Flagge einen oder mehrere Kreuzzüge unter amerikaniſchen Offizieren und zum Theil mit amerikaniſcher Seemannſchaft gemacht zu haben ſcheinen:

Bon Homme Richard, von 40 Kanonen, verſank 1779 nach einem Gefecht mit dem Serapis, von 44 Kanonen.

Pallas, von 32 Kanonen, verließ den Dienſt nach beendigter Expedition.

Vengeance, von 12 Kanonen, desgleichen.

Cerf, von 18 Kanonen, desgleichen.

Ariel, von 20 Kanonen, von den Commiſſären dem König von Frankreich entliehen und nach aller Vermuthung ſpäter wieder zurückgegeben.

Dieſe Verzeichniſſe enthalten faſt die meiſten, wenn nicht alle größeren Schiffe, die zur Marine der amerikaniſchen Conföderation gehörten. Es waren freilich mehrere kleine Kreuzer von 4 bis 10 Kanonen dabei, allein was ſie geleiſtet haben, ſcheint ebenſo ungewiß, als das, was aus ihnen geworden iſt, ob man gleich annimmt, daß die meiſten derſelben, gleich den Privatſchiffen, in die Hände eines mächtigen und ſtärkeren Feindes fielen. Einzelne Schiffe, z. B. der Duc de Lauzen, der Luzern, Washington u. ſ. w., ſcheinen allerdings auch der Regierung angehört zu haben, jedoch iſt

es unſere Anſicht, daß dieſe nicht zu regelmäßigen Kreuzern gerechnet werden können.

Man behauptet allgemein, daß die Amerika, von 74 Kanonen, der erſte Zweidecker war, der je in den Vereinigten Staaten gebaut wurde. Wir haben dieſe Angabe ſchon früher als eine irrthümliche bezeichnet; auch hat man Grund, zu glauben, daß vor dem Revolutionskrieg die Engländer mehrere kleinere Zweidecker in den amerikaniſchen Colonieen haben bauen laſſen. Eine richtigere Annahme wäre dies, daß zur Zeit der Erbauung der Amerika kein größeres Schiff in den Werften des Landes zu finden war. Dieſes Schiff wurde im Gefecht am 1. Juni von den Engländern den Franzoſen weggenommen *).

Die Unterhaltung der kleinen Flotte, welche die Vereinigten Staaten während dieſes langen und wichtigen Kampfes beſaßen, mußte nothwendigerweiſe durch die

*) Wir fügen hier folgende Skizze der Beſchreibung der Amerika, ſo wie ſie Paul Jones hinterlaſſen hat, bei, um zu zeigen, was man damals unter dem Bau eines Linienſchiffes verſtand. Die Schanzen des dritten Verdecks ſind insbeſondere als „für Kanonen durchgebohrte Bruſtwerke" bezeichnet, und er ſetzt hinzu, daß alle Kanonen des Hinter- und Vordercaſtells in der Noth nach einer und derſelben Seite abgefeuert werden konnten, woraus zu ſchließen wäre, daß das Schiff auch Löcher in der Kuhle hatte. Die Hütte hatte ein traubenſchußfeſtes „ſich faltendes Bruſtwerk," oder Schanzen gehabt, die in einer Minute heruntergelaſſen oder hinaufgezogen werden konnten. Das Hintercaſtell ging vier Fuß weiter als der Hauptmaſt; das Vorder-

Verhältniſſe ſehr eingeſchränkt werden. Als der Krieg begann, konnte ſie kaum ſo genannt werden, und dem Lande fehlte es durchaus an einer organiſirten Regierung. Es lag in Englands Politik, ſeine Colonieen in Hinſicht der Fabriken ſo abhängig als möglich zu machen, und als die Revolution ausbrach, waren die Staaten faſt gänzlich von allen Mitteln der Kriegsführung entblößt. So viel auch darüber geſagt und geſchrieben wurde, ſo ſcheint man kaum eine genaue Kenntniß von den Schwierigkeiten zu haben, welche ein ſolcher Mangel für die Amerikaner erzeugte.

Die vorzüglichſte Unterſtützung leiſteten im Anfang den Amerikanern die Kreuzer, und wir glauben nicht zu viel zu ſagen, daß ohne jene Hülfe, welche Amerika auf dieſe Weiſe in den Jahren 1775 und 1776 erhielt, die Revolution gleich im Keim erſtickt worden wäre *).

---

caſtell kam nach. Die Preßgänge waren breit und auf gleicher Höhe mit den Hinter- und Vordercaſtellen. Das Schiff hatte nur einzelne Seitengallerieen und keine Hintergallerieen. Das Balkenwerk nahm 50 Fuß 6 Zoll ein, und die Länge des Innern an dem dritten Verdeck betrug 182 Fuß 2 Zoll. „Dennoch hatte dieſes Schiff von 74 Kanonen, das breiteſte der Welt, ſobald die niedere Batterie heruntergelaſſen war, das Anſehen einer ſchlank gebauten Fregatte; und in der Entfernung einer Meile hätte gewiß Niemand an das Vorhandenſein einer zweiten Batterie gedacht." Leider iſt die beabſichtigte Kriegsrüſtung nicht angegeben.

*) Folgende Anecdote gründet ſich auf die Autorität des Secretärs des Marine-Comite's beim Congreß, welcher die Schulden

Außer dem directen Nutzen, welche die Wegnahme der Schiffe zur Folge hatte, war die Marine von einem unberechenbaren Vortheil, indem ſie den Verkehr zwiſchen Europa und Amerika beförderte, und der alten Welt die Schiffe und Flaggen der neuen zeigte. Trotz der vielfältigen Hinderniſſe, welche man zu beſeitigen hatte, ſiegte doch der Amerikaner Liebe zum Seeweſen in allen Beziehungen, und trotz eines Feindes, welcher gleich einer überwältigenden Macht überall gegenwärtig war, hätte der Kampf zwiſchen England und ſeinen verachteten und unterdrückten Colonieen nicht ein Jahr dauern können, wenn die Küſte des erſteren Landes nicht durch die Kühnheit und die Unternehmungen der amerikaniſchen Kreuzer verwüſtet und in Verwirrung gebracht worden wäre. Die Schiffaſſecuranz ſtieg zu einer bisher unbekannten

---

die vom Marine-Departement gemacht wurden, zu zahlen hatte. Das Comite war in geheimer Sitzung verſammelt und berathſchlagte über die Mittel, ſich in den Beſitz gewiſſer Materialien zu bringen, welche zur Ausrüſtung der Schiffe unumgänglich nothwendig waren, die man aber im Land nicht erhalten konnte, als plötzlich von der Thüre aus ein Geſchrei um Zulaſſung die Berathung unterbrach. Der Eintritt wurde verweigert; allein der Zudringliche ließ nicht ab. Endlich wurde aufgemacht, und es erſchien ein Gentleman mit einem Inventarium der Vorräthe, welche auf dem Nancy, dem erſten von Capitain Manly weggenommenen Schiffe, gefunden wurden, und in welchem gerade die erwünſchten Artikel ſich vorfanden. Nach Beſtätigung der Thatſache ſtand Herr Adams auf und ſagte mit ernſter Würde: „Es muß uns gelingen; die Vorſehung iſt mit uns; es muß uns gelingen!“

Höhe, und zum erſten Male in ſeiner Geſchichte fühlte England die Wirkungen, welche ein Volk, das zu Seeabenteuern ſo geneigt war, auf eine ſo große Handelsnation ausüben konnte.

Unſere jetzige Zeit hat die Thätigkeit und das Verdienſt der wackeren Männer, die zuerſt den Krieg in das feindliche Meer ſpielten, nicht hinlänglich gewürdigt.

Vor Allem dürfte wohl der Name des tüchtigen Wickes, der die Bahn brach, und wie es ſcheint, die Pflicht, welche man ihm auferlegte, mit Einſicht, Verſtand und Standhaftigkeit erfüllte, erwähnt werden. In dem frühen Tode dieſes wackeren Offiziers, der die Achtung und das Vertrauen der amerikaniſchen Repräſentanten ſich erworben, iſt höchſt wahrſcheinlich der Grund zu ſuchen, warum er nicht die Stelle, die ſeine Dienſte verdienen, eingenommen hat.

Der Capitain Conyngham konnte außer ſeinen andern Anſprüchen noch die ſeiner überſtandenen Leiden geltend machen. Als er in die amerikaniſchen Gewäſſer zurückkehrte, wurde er bei einem Kreuzzug auf einem kleinen eignen Schiffe von dem Feinde gefangen und in Ketten nach England gebracht, wo man drohte, ihn als einen Seeräuber zu behandeln.

Seine Gefangenſchaft war langdauernd und hart, und erſt dann wurde er befreit, als er Monate lang in einem Kerker geſchmachtet hatte. Die größten Seemänner in dieſem Kriege, deren Ruf auf uns gelangt iſt,

ſind folgende: Jones, Barry, Barney, Biddle, Manly, Nicholſon, Wickes, Bathburne, Conyngham und Racker. Zu dieſen kommt noch der Name Williams, welcher im Dienſte von Maſſachuſetts ſtand. Andere Offiziere zeichneten ſich ebenfalls aus, einige in untergeordneten Stellungen auf Kriegsſchiffen, einige auf andern Kreuzern. Mehrere der letzteren ſtiegen in der amerikaniſchen Marine hoch empor, und wir werden ſpäter Gelegenheit haben, ihr Verhalten zu erwähnen. Die Art der Kriegführung hemmte unſtreitig die größten Anſtrengungen der Nation. Der Umſtand, daß nur 6 von den 13 neuen Kreuzern, welche in der Folge des Geſetzes vom October 1775 erbaut wurden, ausliefen, beweiſt, welche Schwierigkeiten die Nation zu überwinden hatte, da ſo viele ihrer Häfen von einem Feind beſetzt waren, mit deſſen Kraft und Kriegsdisciplin die aufkeimende Republik ſich nicht meſſen konnte. Sogar 6 dieſer Schiffe fielen in die Hände der feindlichen Landtruppen oder wurden, um dies zu verhüten, von den Amerikanern zerſtört.

In New-York hielten die Engländer den Hafen beſetzt, welcher von allen andern für das Land bei einem Seekriege der wichtigſte geweſen wäre, da ſeine Centrallage, manche natürlichen Vortheile, die Schwierigkeit, wegen ſeines doppelten Ausgangs, blokirt zu werden, und ſonſtige Hülfsmittel ihn immer in jedem Kampf, wo es galt, die amerikaniſchen Gewäſſer zu beherrſchen, denſel-

ben immer zum Mittelpunkt aller Seeoperation erhe-
ben mußte. Aber das größte Hinderniß, mit welchem die junge Marine zu kämpfen hatte, war ein gänzlicher Mangel an Kriegsplänen und an größeren Schiffen, ſo wie die Auflöſung aller Disciplin. Zwar entſprangen die Unregelmäßigkeiten des Dienſtes den Bedrängniſſen der Zeit; allein die Wirkungen dieſer Uebel waren nicht zu berechnen. Die Rangſucht, jene Hauptquelle jeden Zwiſtes, wenn der Dienſt nicht genau beſtimmt geordnet iſt und ſtreng beobachtet wird, ſchien endloſen Groll und Mißvergnügen erweckt zu haben. Die Uneinigkeiten unter den Offizieren mußte ſich auch den Gemeinen mittheilen und zuweilen erſchwerte auch noch dieſer Umſtand die Anwerbungen der Mannſchaft.

Auffallend iſt es, daß wir mit etwaiger Ausnahme von jenem Lieblingsſchiffe, die Alliance, kein fregattenförmiges Schiff nach dem erſten oder zweiten Jahre des Krieges mit voller Mannſchaft auslaufen ſahen, und ſogar die, mit welcher die Alliance abſegelte, beſtand entweder größtentheils aus Landeskindern oder die Offiziere waren leider genöthigt, Freiwillige unter den Gefangenen zu ſuchen.

Wir haben ſogar geſehen, daß die „Alliance" ſelbſt ganz nahe daran war, mit ihrer koſtbaren Ladung ein Opfer dieſer falſchen, ja ſogar ungerechten Politik zu werden. Als der „Trumbull" weggenommen wurde, war er faſt allein von ſeinen Offizieren vertheidigt; und

ſelbſt in dem Augenblicke, wo, wenn die Sache gelingen ſollte, Vertrauen das nothwendigſte Erforderniß war, ſcheinen die Schiffe des Geſchwaders von Paul Jones ſich mit ihrem Mißtrauen gegenſeitig angeſteckt und daher mit Unſicherheit gehandelt zu haben.

Das während dieſes Krieges gebrauchte leichte Kaliber verurſachte, unſeres Ermeſſens, die lange Dauer des Kampfes. Wir ſahen, daß der „Bon Homme Richard“ nur einige Achtzehnpfündner in ſeiner Conſtabelkammer hatte und darüber wurden damals Anſpielungen laut, die uns zum Glauben verleiten könnten, daß einige für den Dienſt erbaute größere Schiffe ein Paar Kanonen von dieſem Kaliber unter dem regelmäßigen Geſchütz geführt hätten. Allein im ſtrengſten Sinne des Worts fand ſich während des Revolutionskrieges in der amerikaniſchen Marine kein Schiff, das größer war als eine mit Zwölfpfündnern bewaffnete Fregatte. Einigermaßen könnte das Schiff „Amerika“ von 74 Kanonen eine Ausnahme machen, wenn es eigentlich zum Dienſt gehört hätte; allein es kam nach Frankreich, ehe es gebraucht wurde. Der „Bon Homme Richard“ hatte die Größe eines Schiffes von 38 Kanonen, und auch die Schießlöcher dazu. Allein ſeine regelmäßige Batterieen, die allein gebraucht wurden, beſtanden aus Zwölf- und Neunpfündnern. Der „Indien“ oder „Südcarolina“, wie dieſes Schiff ſpäter genannt wurde, war wahrſcheinlich das ſchwerfälligſte Schiff, welches damals aus-

lief, allein es ſtand nur im Dienſt des Staates Süd-carolina und gehörte nie zur Marine des Landes.

Die Verdienſte der wackeren Seemänner, deren Thaten wir ſchon erwähnt haben, laſſen ſich, ohne die Mühſeligkeiten ihres Dienſtes im Auge zu behalten, durchaus nicht gehörig würdigen. Mit Schiffen, die ſehr oft unvollkommen ausgerüſtet waren, und zwar häufig mit Kanonen, Munition und Vorräthen, wie man ſie nur einer Nation liefert, die wegen allzugroßer Noth ſie nicht zu prüfen vermag; mit ſchlechter, auch oft unzuverläſſiger Mannſchaft, und ohne jene Aufmunterung, welche ein tüchtiger Machthaber ſiegreichen Soldaten bieten kann, wagten ſich dieſe wackern Männer auf den mit feindlichen Kreuzern bedeckten Ocean, um gegen einen Gegner zu kämpfen, der auf jede mögliche Weiſe zum Kriege gerüſtet, und der durch Alles, was Ehrgeiz erwecken kann, getrieben wurde, und das Selbſtvertrauen beſaß, welches der unzertrennliche Gefährte des ſicheren Bewußtſeyns überlegener Stärke iſt.

Während wir die Anſprüche der Seemänner der Revolution auf jene ehrenvolle Stellung in der Geſchichte, die wir ihnen zuſichern möchten, mittheilen, hat auch noch ein anderes Corps, welches ſo lang mit der Marine wirkte, an ihrem Ruhme Antheil zu nehmen, weßhalb wir es nicht unerwähnt laſſen. Gewöhnlich wirft man die Thätigkeit der Marineſoldaten mit den Thaten der Schiffe zuſammen, auf welchen jene dienten; deßhalb

haben wir es bisher nicht für nöthig gehalten, den Gang der Ereigniſſe zu unterbrechen, um dieſer Marineſoldaten beſonders zu gedenken.

Dieſes Corps iſt jedoch zur militäriſchen Charakteriſirung eines jeden Dienſtes ſo nothwendig; es hat ſtets nicht allein durch die regelmäßige Erfüllung ſeiner Pflichten, ſondern auch im Angeſicht des Feindes ſo viel gewirkt und genützt; es war ſo durchaus wichtig für die Sicherheit der Schiffe während der Periode, die wir beſchrieben haben, daß wir in dieſem Capitel einen Platz für die nähere Angabe ſeiner Organiſation aufbewahrt haben. Damit jedoch jeder Leſer dieſen Theil unſeres Gegenſtandes deutlich faſſen und einen möglichſt genauen Begriff von der Zuſammenſetzung der Mannſchaft eines Kriegsſchiffes ſich verſchaffen kann, ſoll der folgende Abſchnitt zu einigen Erläuterungen beſtimmt ſein.

Die Leute eines bewaffneten Staatsſchiffes theilen ſich in zwei beſtimmte Klaſſen; der eine Theil beſteht aus der Mannſchaft, welche den gewöhnlichen Dienſt auf dem Schiffe thut, zu denen die niederen Offiziere, die Matroſen, die Schiffsjungen gehören, der andere Theil aus den Marineſoldaten. Erſtere ſind unter dem Namen Matroſen (sailors) begriffen, während die letztern nur unter ihrem beſondern Namen bekannt ſind. Die Marineſoldaten gehören eigentlich zur Infanterie und werden zum Seedienſt gezogen. Ihre Mannszucht, ihre Armirung, ihr Geiſt, ihr Charakter, ihr esprit de corps

ſind durchaus die der Armee. Sie geben einem Kriegsſchiff und zwar in einem hohen Grade ſein militäriſches Anſehen. Sie verſehen alle Wachen und Poſten in der Schlacht, ſie treiben alle Angriffe zurück und decken den Rückzug, und erhalten zuweilen und beſchützen durch ihre Organiſation, durch ihren beſonderen Charakter, man könnte ſagen durch ihre Natur, die Schiffsmannszucht. Nach dem Gebrauch wird auf jedes Kriegsſchiff einer dieſer Soldaten für jede Kanone beſtellt, obgleich dieſe Regel durchaus nicht immer angewendet wird. Deßhalb muß man ſich aber nicht vorſtellen, als ob die Marineſoldaten gewöhnlich im Schiff bei ihren Kanonen zerſtreut wären; im Gegentheil kämpfen ſie, mit Ausnahme einiger Fälle, unter ihren eigenen Offizieren und gebrauchen Flinte und Bajonnet als ihre rechte Waffe.

Der Congreß, von der Wichtigkeit dieſer Soldaten überzeugt, erließ am 9. November 1775 ein Geſetz, welches die Errichtung eines ſolchen Corps betraf. Durch dieſes Geſetz ſollte das Corps aus zwei Bataillonen von gewöhnlicher Stärke beſtehen und von einem Oberſten befehligt werden. Am 30. deſſelben Monats wurde noch der Beſchluß veröffentlicht, daß dieſe zwei Bataillone nicht der Armee, welche vor Boſton lag, entnommen, ſondern regelmäßig ausgehoben werden ſollten. Dieſem Geſetze ſcheint nie ganz Folge geleiſtet worden zu ſein, weil die große Schwierigkeit, Leute für die Armee zu erhalten, und die Unmöglichkeit, ſo viele Schiffe in die See zu

bringen, dazu beitrug, den Zweck zu vereiteln. Demohngeachtet wurde das Corps am 25. Juni 1776 nach der projectirten Organiſation einigermaßen errichtet, und es wurden Offiziere ernannt. Daß ſich Seeſoldaten bei dem Geſchwader des Commodore Hopkins befanden, wiſſen wir daher, weil ſie in New-Providence ans Land geſetzt wurden, um es zu belagern. Allein ſogar der größere Theil der Seeoffiziere, die bei dieſer Gelegenheit gebraucht wurden, hatten nur Gehaltsbriefe und es läßt ſich vermuthen, daß es ſich mit gemeinen Soldaten dieſer Waffe eben ſo verhielt. Wir geben folgendes Verzeichniß der Offiziere des Marine-Corps, die im Juni 1775 im Dienſt waren; es enthält die Namen derjenigen, welche den eigentlichen Kern dieſes wichtigen und achtungswerthen Theils der Marine bildeten.

Seeoffiziere, wie ſie am 25. Juni 1775 rangirt wurden: Samuel Nichols, Major; Andreas Porter, Joſeph Hardy, Samuel Shaws, Benjamin Deane, Robert Mullin, John Stewart, Capitaine; Daniel Henderſon, David Love, Franklin Read, Peregrine Brown, Thomas Barnell, Oberlieutenants; James M'Clure, William Gilmore, Abel Morgan, Hugh Montgomery, Richard Harriſon, Secondlieutenants.

Andere Ernennungen folgten von Zeit zu Zeit; wahrſcheinlich waren auch die commandirenden Offiziere in manchen Fällen zur Ausſtellung von Gehaltsbriefen ermächtigt. Mit einem Wort, die Unregelmäßigkeit und

der Mangel an conſequentem Plan, welcher in der Flotte überhaupt vorherrſchte, dehnte ſich auch auf einen Zweig aus, der ſonſt ſo regulirt, ſo methodiſch und beſtimmt iſt.

Gewiß in keiner Periode der Seegeſchichte waren die Seeſoldaten ſo wichtig als während des Revolutions-krieges. Mehr als ein Mal unterdrückten ſie die Meuterei des zuſammengewürfelten Geſindels, und retteten dadurch dem Staate manches Schiff, und die Wirkung ihres Feuers nicht nur in der damaligen, ſondern in der ganzen Folgezeit muß lediglich ihrer Standhaftigkeit und Disciplin zugeſchrieben werden. Die Geſchichte der Marine iſt ſchon in jener frühen Zeit, ebenſo die in ſpätern Tagen, voll von Beiſpielen der Tüchtigkeit und Aufopferung dieſes Corps; freilich bietet ſie, wie wir, um der Wahrheit nicht untreu zu werden, leider hinzufügen müſſen, auch eben ſo viele Belege von der Vergeſſenheit, welche ihre Verdienſte von Seiten des Staates erfuhren.

Der Seeſoldat hat dieſelben Gefahren und Stürme, wie jeder andere Seemann zu befürchten, muß dieſelben Entbehrungen ertragen, hält dieſelben Strapatzen aus, vergießt ſein Blut in denſelben Schlachten, und muß demnach auch Antheil an denſelben Belohnungen haben. So lange er an Bord ſich befindet, macht ihn die Nothwendigkeit gewiſſermaßen zum Untergebenen; allein die Nationen ſollten jene moraliſche und politiſche Wahrheit nie vergeſſen, daß die ſchönſte Lehre, die ſie geben können, in der Gerechtigkeit beſteht; und Keiner, der dem

Staate dient, ſollte ſeine Jugend in Strapatzen und Gefahren zubringen müſſen, ohne das Bewußtſein, er dürfe eine ſichere und ehrenvolle Belohnung nach eigener Wahl dafür erwarten.

Daß dieſe Belohnung bis jetzt auf eine eben ſo unpolitiſche als unzarte Weiſe allen, die mit der Marine in Berührung ſtanden, entzogen wurde, dürfen wir als Geſchichtſchreiber nicht mit Stillſchweigen übergehen, und namentlich wurde die Ausübung dieſer Gerechtigkeit auffallender bei dieſem wackern Corps verſäumt, deſſen wir nun gerade hier beſondere Erwähnung gethan.

Ehe wir nun den Gang der hiſtoriſchen Ereigniſſe weiter verfolgen, erachten wir es für nothwendig, noch eine andere Seite unſeres Gegenſtandes zu berühren. Uns erſcheint das Auslaufen der erſten Schiffe von amerikaniſcher Flagge ſo bedeutſam, daß wir es für erforderlich halten, jeden Irrthum in der Aufzählung derſelben zu vermeiden. Es iſt aber wohl aus drei Gründen zu ſpät, an eine völlige Genauigkeit zu denken, weil es theils an Urkunden mangelt, theils widerſprechende Zeugniſſe uns vorliegen, und endlich der Umſtand nicht zu überſehen iſt, daß die damaligen Zeitungen ſich jeder Erwähnung der Bewegungen, zu deren Gelingen Stillſchweigen das Nothwendigſte war, enthielten. Die erſte Nachricht von dem Geſchwader des Commodore Hopkins in den Zeitungen der Stadt, aus welcher es auslief, war die, daß es wieder zurückkehrte. Man hat vom Lexing-

ton, von 14 Kanonen, geſagt, er wäre derjenige Kreuzer, welcher zu der oben erwähnten Auszeichnung berechtigt ſey; allein man hat zugleich angenommen, daß die kleine Brigg nebſt allen andern Schiffen des Geſchwaders des Herrn Hopkins gleiche Anſprüche auf die Auszeichnung der Vertheidigung machen können. Es iſt ſogar noch ungewiß, ob der Lexington und die Providence vor dem Cabot und Doria angeſchafft wurden, obſchon vielleicht mehr Gründe für die Annahme ſprechen, daß ſie früher angeſchafft geweſen. Soll nun die Autorität des Paul Jones als entſcheidend gelten, ſo bildeten gerade zu derſelben Zeit die Schiffe des Geſchwaders, mit welchem er wegſegelte, die vollſtändige Seemacht des Landes, allein der Commodore Jones täuſcht ſich oft in ſeiner Ausſage und hierin iſt er offenbar im Irrthum. Seine Correſpondenz verdient zwar Beachtung, obgleich die Facta, die er erzählt, wie bei jeder Autorität dieſer Art, mit Vorſicht aufgenommen und ſorgfältig verglichen werden müſſen. Man hat Grund zu glauben, daß die Providence wenigſtens eine Kreuzfahrt als Privatſchiff, unter dem Capitain Whipple, von Rhode Island aus machte, ehe ſie für die Marine angeſchafft wurde; auch ſcheint es durchaus nicht erwieſen, daß irgend ein Kriegsſchiff für den regelmäßigen Dienſt des Generalgouvernements des Landes oder der vereinigten amerikaniſchen Colonieen vor dem Geſetz, das im Monat October 1775 die Erbauung ſolcher Schiffe beſtimmte, vom Stapel gelaſſen

wurde. Was die letzteren betrifft, ſo läßt es ſich nicht beſtimmen, welches zuerſt in die See ſtach, wenn auch Beweiſe vorliegen, daß der Raleigh, von 32 Kanonen, eins der erſten war, das auslief. Noch muß erwähnt werden, daß die Marine der Revolution, gleich der Armee, nach Beendigung des Kampfes, aufgelöſ't wurde und buchſtäblich nichts zurückließ, als die Erinnerungen an ihre Leiſtungen und ihre Leiden.

Drittes Kapitel.

Die Finanzen der neuen Republik ſind für die Aufrechthaltung der Marine nicht hinreichend. — Kleinere Kreuzer. — Amerikaniſche Schiffe in den chineſiſchen Gewäſſern. — Mangelhafte politiſche Organiſation. — Veränderungen des Regierungsſyſtems. — Die neue Regierung. — Washington verwaltet den Staat. — Angriffe des Dey von Algier ohne genügenden Grund. — Unterhandlungen zur Befreiung der Gefangenen. — Plünderungen von Seiten des Raubſtaats. — Geſetz, die Bildung einer Seemacht verfügend. — Erbauung von ſechs Fregatten. — Wichtige Verbeſſerung im Schiffbau. — Wahl der Anführer. — Vorbereitungen durch einen Tractat mit Algier unterbrochen. — Friedensunterhandlungen mit dem Dey. — Beeinträchtigung der Rechte des amerikaniſchen Volkes. — Plünderung von Seiten der franzöſiſchen Kreuzer. — Geſetze, welche zur Wegnahme der franzöſiſchen Kreuzer berechtigen. — Aufhebung des Allianztractats mit Frankreich. — Bildung eines neuen Marinecorps. — Entſtehung der jetzigen amerikaniſchen Seemacht. — Begeiſterung der Seeleute.

Nach dem im Jahr 1783 geſchloſſenen Frieden waren die Finanzen der neuen Republik durchaus nicht im Stande, die Marine aufrecht zu erhalten. Viele der dem Staate

gehörenden Kreuzer waren, wie ſchon geſagt, in die Hände des Feindes gefallen oder wurden zerſtört und die wenigen übrigen verkauft. Die Alliance, welche bis zuletzt das Lieblingsſchiff im Dienſt geweſen zu ſeyn ſcheint, veräußerte man auch, obgleich ungern. Nachdem man es beſichtigt hatte, wurde im Juni 1785 darüber verfügt, weil man die Ausgaben der Wiederherſtellung ſcheute. Wenn auch die Vereinigten Staaten kein Kriegsſchiff behielten, ſo hatten doch mehrere der einzelnen Provinzen mit Einwilligung des Congreſſes, die durchaus nach den Bundesartikeln nothwendig war, ihre eignen kleineren Kreuzer, welche den Dienſt als Küſtenwächter und Zollkutter verſahen. In dieſer Periode der Geſchichte dieſes Landes gilt die Bemerkung, daß jeder Staat ſein eignes Zollhaus hatte, ſeine eignen Gelder hob und ſeine eigne Polizei in Handelsverhältniſſen ausübte, mit der einzigen Ausnahme, daß man vertragsmäßig keine derjenigen Stipulationen verletzen konnte, welche der Congreß ſchon früher abgeſchloſſen hatte.

Nach dem Krieg mußte der Handel der Vereinigten Staaten wieder aufleben, obgleich derſelbe bei dem verarmten Zuſtande des Landes mit manchen andern Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Man hat die Frage aufgeworfen, welches Schiff die amerikaniſche Flagge in die chineſiſchen Gewäſſer zuerſt brachte; es iſt nicht zu bezweifeln, daß es die Empress of China, Capitain Green, war, welche von New-York am 22. Februar 1784 auslief und

am 11. Mai 1785 wieder in denſelben zurückkehrte. Dieſes Schiff ſegelte jedoch nicht direct hin, indem es in Europa auf ſeiner Reiſe landete, und die Ehre, direct dahin geſegelt zu ſeyn, gehört der Enterpriſe, Capitain Dean, einer Schaluppe von 80 Tonnen, welche in Albany gebaut wurde. Sie ſegelte im Jahre 1785 ab und kam in demſelben Jahre wieder zurück. Man muß zum Lob der engliſchen Factorei zu Canton ſagen, daß ſie trotz des Handelsneides und Eigennutzes, die oft mehr als andere Leidenſchaften leicht zu ungereimten Handlungen führen, von der Neuheit und Kühnheit dieſes Verſuchs ergriffen, jene Abenteurer mit Artigkeit und Freundlichkeit empfing.

Im Jahr 1787 kam die Fregatte Alliance, die in ein Oſtindienſchiff verwandelt wurde, unter der Anführung des früheren Marine-Capitains Thomas Read nach Canton. Dieſer Offizier ſchlug einen neuen Weg ein, indem er wirklich ſüdlich von Neuholland her kam. Dieſes veranlaßte die Jahreszeit, die ihn in ungünſtige Paſſatwinde gebracht hatte. Ungeachtet dieſes großen Umwegs machte dieſes ausgezeichnete alte Schiff die Ueberfahrt in ziemlich kurzer Zeit. Der Capitain Read entdeckte einige öſtlich von Neuholland liegende Inſeln.

Die Periode zwiſchen dem Friedensſchluß und dem Jahre 1788 war eine Zeit der Unruhe und Empörung in den einzelnen Staaten und erzeugte Schwierigkeiten, die aus der mangelhaften politiſchen Organiſation entſtanden waren. Zu dieſen Uebeln muß man noch die

Verlegenheit zählen, in welche die Erneuerung der bisher durch den Krieg zurückgehaltenen Anſprüche der britiſchen Kaufleute die Amerikaner brachte. Alle dieſe Umſtände vereinigten ſich, um Ungewißheit und Verlegenheit herbeizuführen. Verſtändige Männer ſahen die Nothwendigkeit ein, das Regierungsſyſtem zu verändern, und das Ergebniß der geſammten Intelligenz der Nation zeigte ſich der Welt in einem Plan, deſſen Zweck darin beſtand, die Conſtitution einer identificirten Regierungsform an die Stelle der Bundesartikel oder die ſogenannte Union an die Stelle der alten Conföderation zu ſetzen. Dieſer Antrag wurde angenommen, und im April **1789** begann die neue Regierung, an deren Spitze Washington ſtand, ihre Thätigkeit. Aus dieſer Veränderung geſtaltete ſich in mancher Hinſicht eine namentliche Verbeſſerung der ganzen militäriſchen Organiſation. Der Präſident wurde zum Oberbefehlshaber ſowohl der Armee, als der Marine ernannt, und er hatte auch die Civilgewalt, die Offiziere zu beſolden, welche nur von der Einwilligung eines bei dieſer Gelegenheit errichteten Senates und einiger untergeordneten Statuten des Congreſſes abhängig war. Zu einem ſo großen Zutrauen kam noch das einer viel wichtigeren Reſponſabilität, kraft deſſen er jeden Civil- oder Militär-Beamten, ſo hoch er auch geſtellt war, oder ſo lang er auch gedient hatte, mit Ausnahme der Richter entlaſſen konnte. Die Hülfsgelder wurden unmittelbar durch die Föderalgewalt, ohne Interventionen von Seiten

der Staaten, erhoben, und die ganze Regierungsform geſtaltete ſich innerhalb der Gränzen ihrer Gewalt ſo unmittelbar und ſo wirkſam, als ſie nur irgend ein repräſentativer Staat aufweiſen konnte.

In allen Departements des Landes wurden die wohlthätigen Folgen dieſer gänzlichen Umänderung ſichtbar; man hielt es aber für zu voreilig, an die Wiederherſtellung einer Marine zu denken; denn mit Schulden belaſtet und mit der Erneuerung des Krieges von England bedroht, bemühte ſich die Regierung unter Washington mit der größten Vorſicht, das Land aus den verſchiedenen Wirren, die vielleicht unzertrennbar von ſeiner Eigenthümlichkeit waren, zu reißen und den Mechanismus einer durchaus neuen und veränderten Staatsverwaltung in Gang zu bringen.

Washington und ſeine Miniſter ſchienen allerdings von der Wichtigkeit einer Marine vollkommen überzeugt zu ſein; allein in der Dürftigkeit der Staatskaſſe würde ſchon ein unüberwindliches Hinderniß zur Beſtreitung einer ſolchen Ausgabe gelegen haben. Dennoch hing der Begriff einer wirkſamen Regierung mit dem einer ſtändigen und tüchtigen Marine hier ſo eng zuſammen, daß Paul Jones, ſobald er von dem Wechſel der Regierungsform hörte, ſich anſchickte, wieder nach Amerika zurückzukehren, in der Hoffnung, dort bald wieder Beſchäftigung zu finden.

Um dieſe Zeit ward der Dey von Algier aufmerkſam

auf das neuconſtituirte Volk, welches Handelsſchiffe ohne Schutz von Kriegsſchiffen beſaß, und er begann, ihren Handel zu beunruhigen. Am 25. Juli 1785 wurde der Schooner Maria aus Boſton außerhalb der Meerenge Gibraltar von einem Corſar weggekapert, und die Mannſchaft in Sclaverei geführt. Dieſem ohne allen Grund verübten Raube, — obgleich er unter der Form einer legalen Regierung geſchah, ſo verdient doch die That dieſen Namen, — folgte am 30ſten deſſelben Monats die Wegnahme des Schiffes Delphin aus Philadelphia, Capitain O'Brien, den mit allen ſeinen Leuten daſſelbe Loos traf. Am 9. Juli 1790, nämlich ein Jahr nach der Organiſation des Föderal-Gouvernements, befanden ſich noch ſechszehn jener Unglücklichen in Gefangenſchaft. Demnach brachten ſie fünf traurige Jahre in der Sclaverei zu, weil ihr Vaterland, die amerikaniſchen Vereinigten Staaten, keine hinreichende Seemacht beſaßen, um dem kleinen Tyrann, der an der Spitze der algieriſchen Regierung ſtand, Gerechtigkeit abzwingen zu können. Wenn wir auf ſolche Ereigniſſe zurückblicken, ſo können wir uns kaum überzeugen, daß die Nation wirklich ſo machtlos war, und wir müſſen beinahe fürchten, daß über dem Kampf der Parteien, dem Streit der Meinungen, den eigennützigen Bewegungen und Umtrieben die Leiden der entfernten Gefangenen überſehen oder gar vergeſſen wurden. Einer der erſten Vortheile des neuen Regierungs-Syſtems beſtand in den

Maßregeln, die von Seiten der Staatsverwaltung unter Waſhington zur Erleichterung des Zuſtandes der unglücklichen Gefangenen getroffen wurden. Es begannen lange und mühſame Unterhandlungen, und im Jahr 1792 erhielt Paul Jones den Auftrag, als Agent ihre Befreiung auszuwirken. Zu derſelben Zeit wurde ihm eine Commiſſion zugeſchickt, die ihn zum Conſul bei der Regierung zu Algier ernannte. Der berühmte Mann, der durch dieſe Ernennungen belohnt werden ſollte, ſtarb, ehe die verſchiedenen Commiſſionen nach Paris gelangten. Ein zweiter Agent wurde in der Perſon des Herrn Barclay ernannt; allein dieſer ſtarb ebenfalls, ehe er ſein Amt antreten konnte.

Algier und Portugal hatten lange Zeit mit einander Krieg geführt, und obgleich letztere Regierung ſelten zu ernſten Maßregeln gegen erſtere ſchritt, ſo war ſie dennoch der übrigen chriſtlichen Welt inſofern von großem Nutzen, als ſie in der Meerenge von Gibraltar ſtets eine Streitmacht unterhielt, welche es den Raubſchiffen unmöglich machte, aus dem mittelländiſchen Meere zu kommen. Gegen alle Erwartung wurde dieſer Krieg durch die Vermittlung des britiſchen Conſuls in Algier im Jahr 1793 plötzlich beendigt und zwar, wie man behauptet, ganz ohne Mitwiſſen der portugieſiſchen Regierung. Dieſer Friede oder Waffenſtillſtand öffnete nun den algieriſchen Raubſchiffen das atlantiſche Meer, und die Folge hiervon mußte der amerikaniſche Staat bald fühlen. Ein

Geſchwader, welches aus 4 Schiffen, 6 Schebecken *) und 1 Brigg beſtand, kam an Gibraltar vorbei und am 9. October 1793 waren wiederum vier amerikaniſche Schiffe in die Hände dieſer geſetzloſen Barbaren gefallen. Zugleich verweigerte der Dey von Algier, der dieſen Streit nur unter dem Vorwande, einen Tribut zu erpreſſen, angefangen hatte, jede Ausgleichung und drohte ſogar der Perſon des von der amerikaniſchen Regierung beſtellten Commiſſärs, ſollte es ihm je einfallen, innerhalb ſeines Reiches ſich zu zeigen.

Während dieſer erſten Kreuzfahrt der erwähnten Schiffe wurden 10 amerikaniſche Schiffe gekapert und dabei noch 105 Gefangene gemacht. Das Plündern hatte nun einen ſolchen Grad erreicht, daß fernere Duldung unmöglich ſchien, wenn man nicht alle Rechte, die jeder unabhängige Staat wahren ſoll, aufgeben wollte. Das Cabinet nahm die Sache in ernſtliche Erwägung, und am 3. März 1794 ſchickte daſſelbe einen Bericht an den Congreß ab, in welchem alle Thatſachen, die mit den algieriſchen Räubereien zuſammenhingen, dargeſtellt waren, und am 27. deſſelben Monats ging ein Geſetz bei der vollziehenden Gewalt durch, welches die Anſchaffung von ſechs Fregatten oder einer ſonſtigen Seemacht beſtimmte,

---

*) Ein dreimaſtiges Kriegsſchiff von 30 — 40 Kanonen, beſonders auf dem mittelländiſchen Meere gebräuchlich.

nach Gutachten des Präſidenten; nur ſollte kein Schiff über 32 Kanonen haben.

Dieſes Geſetz hatte einen unmittelbaren Bezug auf die beſtehende Mißhelligkeit mit Algier; es enthielt nämlich einen Paragraph, welcher beſtimmte, daß alle weitern Rüſtungen eingeſtellt werden ſollten, ſobald der Streit mit jener Regierung beigelegt ſein würde. Ungeachtet dieſer Einſchränkung mag dennoch dieſes Geſetz als der erſte Schritt zur jetzigen Marine betrachtet werden, beſonders da mehrere Schiffe, die damals gebaut wurden, noch jetzt im Gebrauch ſind, und mehrere der Offiziere, die dabei angeſtellt wurden, bis zu dem Ende ihres Lebens im Dienſt blieben.

Kaum war die vollziehende Macht berechtigt, nach dem Geſetz des 27. März 1794 zu verfahren, als alle Maßregeln zur Erbauung der Schiffe getroffen wurden. Die im erſten Paragraph beſprochene Vorſorge wurde mit Nachdruck berückſichtigt, und die ſechs Fregatten waren bald vollendet. Dieſe Schiffe waren:

Conſtitution,	v. 44	Kanonen,	erb.	zu	Boſton,
Präſident,	„ 44	„	„	„	New-York,
United-States,	„ 44	„	„	„	Philadelphia,
Cheſapeake,	„ 38	„	„	„	Portsmouth, Va.
Conſtellation,	„ 38	„	„	„	Baltimore.
Congreß,	„ 38	„	„	„	Portsmouth, N. H.

Die geſchickteſten Schiffsbaumeiſter im Lande wurden zu Rathe gezogen, und die Ausführung geſchah nach

den Modellen Joſuah Humphreys' aus Philadelphia. Bei dieſer Gelegenheit wurde eine wichtige und neue Verbeſſerung im Schiffsbaue angewandt, wodurch die Schiffe an Größe und Brauchbarkeit gewannen. Man verlängerte nämlich dieſelben ſo, daß man auf einem Verdeck derſelben ſo viel Geſchütz anbringen konnte, als es früher auf zweien geſchah. Die drei erſten im obigen Verzeichniß erwähnten Schiffe gehörten zu dieſer Art, indem ſie auf dem unterſten Verdeck Luken für 30 Vierundzwanzigpfündner hatten, während das obere Verdeck verhältnißmäßig bewaffnet war. In dieſer Beziehung galten ſie für Schiffe von 44 Kanonen. Die übrigen waren von der Stärke der gewöhnlichen Achtunddreißiger, indem ſie unten 28 Achtzehnpfündner und oben ſo viel leichte Kanonen hatten, als nothwendig erſchien. Aus Mangel an Syſtem wurde der Cheſapeake in den damaligen Berichten als ein Schiff von 44 Kanonen angegeben, und in den Berichten, die auf Veranlaſſung des Geſetzes erſtattet wurden, wird er als ein Schiff dieſer Stärke bezeichnet, weil er urſprünglich zu dieſer Größe beſtimmt war. Allein da man nicht leicht eine ſolche Holzlänge erhalten konnte, wurden die Dimenſionen vermindert, und das Schiff bekam in der Marine ſeine Stelle neben den auf der Liſte erwähnten zwei andern Schiffen, Conſtellation und Congreß. Es herrſchte damals eine ſolche Unrichtigkeit in den Angaben, und die Berichte waren ſo voll von ähnlichen Irrthümern, daß wir uns noch

manche Berichtigung erlauben werden, bis wir zu einer Periode gelangen, wo der Dienſt nach den Geſetzen eines gleichmäßigen und fortdauernden Syſtems beſtimmt wurde.

Bei der Wahl der Anführer dieſer Schiffe wandte ſich der Präſident natürlicher Weiſe zu den alten Offizieren, die ſich während des Revolutionskrieges zu ſolchen Stellen als geeignet bewieſen hatten. Manche der Seecapitaine, die in der damaligen gefahrvollen Zeit ſich tapfer gehalten hatten, lebten nicht mehr, und andere hatte das Alter und ihre Wunden für die Strapazen eines Seeoffiziers untauglich gemacht.

Folgendes Verzeichniß gibt die Rangfolge der ernannten Capitains:

John Barry, Samuel Nicholſon, Silas Talbot, Joshua Barney, Richard Dale, Thomas Truxtun.

Mit Ausnahme des Capitains Truxtun hatten alle dieſe Offiziere in der Marine, während des Revolutionskriegs, gedient. Capitain Barry war allein kein Amerikaner von Geburt; aber er hatte faſt ſein ganzes Leben dort zugebracht und die Gefühle und Intereſſen ſeines angenommenen Vaterlandes vollkommen ſich angeeignet. Im vorhergehenden Kriege hatte er ſich oft ausgezeichnet, und vielleicht war er unter allen Seeoffizieren, die noch am Leben waren, der, welcher des größten Rufs wegen ſeiner Erfahrung und Gewandtheit genoß. Man freute ſich allgemein über ſeine Anſtellung, und nie wurde die Regierung veranlaßt, dieſe Wahl zu bereuen.

Capitain Nicholſon hatte mit Auszeichnung in untergeordneten Stellungen fungirt. Er hatte den Hague oder Deane von 32 Kanonen commandirt, und ein Mal wurde er an die Spitze eines kleinen Geſchwaders geſtellt. Dieſer Offizier war auch der Anführer des Delphin von 10 Kanonen, eines Kutters, den die Commiſſäre mit dem Capitain Wickes bei der glücklichen Kreuzfahrt in die See ausſchickten.

Die Laufbahn des Capitain Talbot war ſeltſam, denn obgleich er in ſeiner Jugend zur See gehörte, ſo kam er beim Beginn des Kampfes zur Landarmee und zwei Mal wurde er in derſelben befördert, weil er ſich wacker und gewandt auf dem Waſſer gezeigt hatte. Er ward im Jahr 1779 zu dem Rang eines Marinecapitains erhoben, allein es gelang ihm nie, das Commando eines Schiffs zu erhalten. Unmittelbar nach dem Krieg hatte ſich Capitain Talbot von dem Seedienſt zurückgezogen und auch bei einem Landtag im Congreß geſeſſen.

Capitain Barney hatte in manchen Gefechten als Lieutenant gedient und commandirte den vom Staate Pennſylvanien bewaffneten Kreuzer, den Hyder Aly, als dieſes Schiff den General Monk gefangen nahm. Barney lehnte dieſe Anſtellung ab, weil er unter dem Obriſtlieutenant Talbot ſtehen mußte und an ſeine Stelle wurde Capitain Lover gewählt.

Capitain Dale war erſter Lieutenant des Paul Jones

geweſen, ſodann hatte er im Laufe des Krieges manche andere untergeordnete Stelle bekleidet.

Capitain Truxtun hatte den Ruf eines tapferen Seemanns, dem er ſpäter vollkommen entſprach; auch hatte er ſich während des Revolutionskrieges bei der Anführung verſchiedener Privatſchiffe viele Erfahrung erworben.

Der Rang der Subaltern-Offiziere, die auf dieſen Schiffen angeſtellt wurden, ward nach der Reihenfolge der Capitäne feſtgeſtellt, indem der älteſte Lieutenant auf Capitain Barry's Schiff den Rang vor allen andern erſten Lieutenants einnahm und die jüngern Offiziere in demſelben Verhältniß folgten.

Dennoch wurden alle dieſe Rüſtungen durch die Unterzeichnung eines Vertrags mit Algier im November 1795 plötzlich eingeſtellt. Einer Clauſel des Geſetzes zufolge ſollten die Kriegsrüſtungen im Falle eines ſolchen Friedens nicht fortgeſetzt werden, und der Präſident machte ſogleich den Congreß auf den Gegenſtand aufmerkſam. Es erſchien eine neue Verordnung, Kraft welcher zwei der Schiffe von 44 Kanonen, nebſt einem der Schiffe von 33 Kanonen, vollends ausgerüſtet, dagegen die Erbauung der drei andern Schiffe eingeſtellt, und der zerſtörbare Theil der Materialien verkauft werden ſollte. Eine Summe, die zur Erbauung einiger Galeeren votirt wurde, die aber bis jetzt unberührt geblieben war, ver-

wendete man zur Bewaffnung derjenigen Schiffe, welche nach der Verordnung vom Stapel laufen ſollten *).

In der Jahres-Rede, die der Präſident im December 1796 im Congreß hielt, ſprach er den ausdrücklichen Wunſch aus, daß Geſetze die allmählige Vergrößerung der Marine mit Nachdruck befördern ſollten. Sehr merkwürdig erſcheint es, daß der von dem Dey von Algier erwirkte Friede die Regierung der Vereinigten Staaten faſt eine Million Dollare koſtete, eine Summe, die jedenfalls hingereicht hätte, um alle Häfen dieſes Barbaren

---

*) Um dem Leſer einen Begriff von dem Geiſt zu geben, der in einer Nation obwaltet, welche es verſäumt oder nicht vermag, ihren Rechteu und ihrem Charakter mit Nachdruck Anerkennung und Achtung zu verſchaffen, theilen wir nachſtehenden Artikel einer Zeitung des Jahres 1798 mit. Der Ton, in welchem dieſer Artikel geſchrieben iſt, ſcheint eben ſo gut auf die damalige Zeit zu paſſen, als die entgegengeſetzte Sprache mit dem Geiſte unſerer Zeit übereinſtimmen würde. Algier wird wohl keinen Tribut den Amerikanern abfordern, allein andere Rechte, die der Ehre, dem Charakter, dem Intereſſe eben ſo nahe liegen, und nicht minder theuer ſein müſſen, können durch das verzögernde Syſtem aufgeopfert werden, im Falle daß die Marine nicht vergrößert und nicht zum wichtigſten Theil der amerikaniſchen Staatsverwaltung erhoben wird.

Fregatte Crescent.

Portsmouth, 20. Januar.

„Am Donnerſtag, bei Sonnenaufgang, wurde auf der Fregatte Crescent zum Zeichen des Aufbruchs eine Kanone abgefeuert und um 10 Uhr Vormittags lief die Fregatte unter günſtigem Wind aus dem Hafen. Unſere beſten Wünſche folgen dem Capitain Newmann, ſeinen Offizieren und ſeiner Mannſchaft. Mögen

hermetiſch zu blockiren, bis er ſelbſt demüthig um die Erlaubniß nachgeſucht hätte, ſeine Seemacht auslaufen laſſen zu dürfen.

Während dieſe Ereigniſſe allmählich zur Bildung einer Seemacht führten, wurden die Seemächte Europas in einen faſt allgemeinen Krieg verwickelt, und ihre gegenſeitig feindſeligen Maßregeln vereinigten ſich in der Nichtbeachtung der Privilegien der Neutralſtaaten.

Wir würden die Grenze, die wir uns für dieſes Buch geſetzt haben, überſchreiten, wenn wir die ſtufen-

---

ſie wohlbehalten an den Ort ihrer Beſtimmung gelangen und dem Dey von Algier eine der ſchönſten Muſter der eleganten Seebaukunſt, das je in den Gewäſſern von Piskaqua entſtanden iſt, als Geſchenk darreichen.

„Blow all ye winds that fill the prosperous sail,
And hush'd in peace be every adverse gale.“

„Der Crescent iſt ein Geſchenk der Vereinigten Staaten an den Dey, um ihn zu entſchädigen für die lange Verzögerung des ſtipulirten Tributs.

„Richard O'Brien Esq., der zehn Jahre in der Gefangenſchaft zu Algier zubrachte, iſt an Bord dieſer Fregatte und wird als General-Conſul der Vereinigten Staaten für alle Raubſtaaten reſidiren.

„Der Crescent bringt manche werthvolle Geſchenke dem Dey, und beim Abſegeln ſchätzte man ſeinen Werth auf dreimal hunderttauſend Dollare.

„Sechsundzwanzig Fäßchen voll Dollaren bilden einen Theil ſeiner Ladung.

„Bemerkenswerth iſt noch, daß der Capitain, die Mehrzahl der Offiziers und viele der Privatleute an Bord der Fregatte in der Gefangenſchaft zu Algier waren.“

weiſen Eingriffe in die Rechte des amerikaniſchen Volkes ſchildern wollten, welche ſich beide kriegführende Mächte im Laufe des franzöſiſchen Revolutionskrieges erlaubten. Auch können wir die Anmaßung nicht ſchildern, mit welcher die franzöſiſchen Kreuzer insbeſondere ihre Plünderung fortſetzten, indem ſie offenbar die Summe des Einfluſſes ihres eigenen Landes auf den großen Körper der amerikaniſchen Nation verkannten. Nicht allein nahmen ſie engliſche Schiffe in unſern Gewäſſern weg, ſondern ſie erlaubten ſich auch daſſelbe Verfahren gegen amerikaniſche Schiffe. Jeder Verſuch, von den Franzoſen Genugthuung zu erhalten, ſchlug fehl, und da die Regierung nicht im Stande war, ein ſo ungerechtes Benehmen länger zu dulden, ſo ſchlug dieſelbe dem Congreß 1798 einen Bewaffnungs- und Vertheidigungsplan vor, der, wie man hoffte, dieſe Angriffe vereiteln und dennoch einen förmlichen Bruch verhüten ſollte. Bis zu dieſem Zeitpunkt waren die Kriegsangelegenheiten des Landes dem Departement des Krieges anvertraut. Ein Brief, den der Secretär dieſer Abtheilung der Adminiſtration dem Präſidenten eines Ausſchuſſes zuſandte, um ſich über Schutz- und Trutzmaßregeln zu berathen, war die Form, in welcher dieſe ſo wichtige Angelegenheit der amerikaniſchen Nation durch deren Repräſentanten vorgebracht wurde. Der Berathung zufolge ſollten 20 kleine Schiffe ausgerüſtet werden, und im Fall eines förmlichen Bruches war der Präſident ermächtigt, ſechs Linienſchiffe

bauen zu laſſen. So ward die Seemacht außer den ſechs Fregatten, welche in Folge des Geſetzes von 1794 erbaut worden waren, vermehrt.

Die Vereinigten Staaten von 44, die Conſtitution von 44 und die Conſtellation von 38 Kanonen waren im vorhergehenden Jahre ausgelaufen. Dieſe drei Schiffe ſind noch immer im Dienſt und während der letzten 40 Jahre iſt keines derſelben lang in Unthätigkeit geblieben.

Die Vereinigten Staaten war das erſte Schiff, das nach der gegenwärtigen Organiſation der Marine vom Stapel lief. Dieſes geſchah am 10. Juli 1797 und die Conſtellation folgte am 7. September.

Der Congreß berückſichtigte inſofern den Antrag des Kriegsſecretärs, als er den Präſidenten ermächtigte, zwölf Schiffe bauen zu laſſen, oder anzuſchaffen oder zu miethen. Es dürfe aber keines über 22 Kanonen haben. Die Bewaffnung und Bemannung wurde ebenfalls dem Präſidenten überlaſſen. 950,000 Dollars wurden zu dieſem Zweck beſtimmt. Das Geſetz ging am 27. April 1798 durch und am 30. wurde in aller Form ein Marinedepartement errichtet. Benjamin Stoddart von Georgetown in dem Diſtrict Columbia, war der erſte Secretär, der an die Spitze dieſes wichtigen Theils der Staatsverwaltung geſtellt wurde. Er trat ſeine Functionen im Juni deſſelben Jahres an.

Nach einer ſo langen und unerklärbaren Vernachläſ-

ſigung einer der wichtigſten Intereſſen der Nation, ſchien endlich der Congreß ernſtliche Maßregeln zu ergreifen, denn die Plünderungen der Franzoſen hatten dergeſtalt zugenommen, daß man ſie mit Ehre nicht mehr dulden konnte. Am 4. Mai wurde ein neuer Antrag gemacht, der auf die Errichtung von Galeeren und andern ſchmalen Schiffen lautete, und am 20. deſſelben Monats wurde der Präſident ermächtigt, den Führern der öffentlichen Schiffe die Inſtruction zu geben, alle franzöſiſchen öffentlichen oder Privatkreuzer, die an den Küſten gefunden würden, wegzukapern und in einen Hafen zu bringen, gleichviel, ob ſie wirklich Plünderungen auf den Handel des Landes verübt, oder ob nur ein Grund zur Vermuthung vorläge, daß ſie eine Abſicht derart hergeführt hätte. Nach dieſer Inſtruction ſollten auch alle amerikaniſche Schiffe, die ſchon in franzöſiſche Hände gefallen waren, wieder zurückgenommen werden. Nachträgliche Geſetze wurden bald in Bezug auf dieſe Wegnahmen und für die Schonung der Mannſchaft erlaſſen. Im Juni erſchien ein anderes Geſetz, welches den Präſidenten ermächtigte, noch 12 Schiffe anzunehmen, im Falle, daß ſie ihm von den Bürgern angeboten würden und zur Bezahlung Staatsobligationen auszuſtellen. Durch eine Clauſel in dieſem Geſetze wurde beſtimmt, daß dieſe 12 Schiffe ſowohl, als jene 12, die Kraft des Geſetzes vom 27. April deſſelben Jahres angeſchafft werden ſollten, auf folgende Weiſe bewaffnet ſein müßten: 6 derſelben

ſollten nicht über 18 Kanonen, 12 zwiſchen 20 bis 24, und 6 nicht weniger als 32 Kanonen haben.

Das vorſichtige Verfahren, welches die amerikaniſche Geſetzgebung bei dieſer Gelegenheit an den Tag legte, wird die Leſer an die Behutſamkeit erinnern, mit welcher in den Jahren 1775 und 1776 gehandelt wurde; und in beiden Fällen erkennen wir deutlich, ſowohl Abneigung dieſes Volks gegen den Krieg, als auch dieſes Widerſtreben, mit welchem man die Bande einer alten aber oft verrathenen Freundſchaft brach.

Bis zu dieſem Augenblicke beſtand noch der Bündnißvertrag, der zwiſchen Frankreich und Amerika während des amerikaniſchen Revolutionskrieges geſchloſſen wurde, in voller geſetzlicher Kraft; allein der Congreß vernichtete am 7. Juli 1798 dieſe Allianz durch ein Geſetz und zwar unter dem Vorwande, daß ſie von den Franzoſen mehrmals nicht beachtet worden ſei, und daß Frankreich, trotz der feierlichſten Proteſtation, fortfahre, ein Syſtem von räuberiſcher Kriegsführung gegen den amerikaniſchen Handel aufrecht zu erhalten. Man ſieht hieraus, daß eine ausdrückliche Kriegserklärung vermieden war; auch wurde einer ſolchen während der Debatten durchaus nicht erwähnt, wenn auch der Krieg von dem Augenblick an, wo die erſten amerikaniſchen Kreuzer im Ocean ſich zeigten, factiſch beſtand. Am 9. Juli 1798 erſchien ein anderes Geſetz, welches die amerikaniſchen Kriegsſchiffe berechtigte, die franzöſiſchen Kreuzer, wo ſie ſich nur zeigen möchten,

wegzukapern und wodurch der Präſident ermächtigt wurde, bewaffnete Privatſchiffe dazu zu beauftragen und ihnen dieſelben Rechte in Bezug auf die Priſen einzuräumen, die den öffentlichen Schiffen verliehen waren. Durch dieſen Act wurden die Priſen den Capern als Eigenthum zuerkannt.

Am 11. Juli 1798 wurde das neue Marinecorps geſetzmäßig beſtätigt, indem das frühere mit der Flotte der Revolution, zu welcher es eigentlich gehörte, aufgelöſ't war. Es beſtand aus 881 angeſtellten und nicht angeſtellten Offizieren, Spielleuten und Privaten, und war von einem Major commandirt. Am 16. deſſelben Monats wurde die Erbauung von 3 anderen Fregatten decretirt. Die Urkunde war in ſo beſtimmten Ausdrücken abgefaßt, daß die Regierung die in Folge des Geſetzes von 1794 angefangenen Schiffe, deren Bau durch das Geſetz von 1796 unterbrochen worden, ſogleich vollenden zu laſſen im Stande war. Demnach beſtand die ganze, in Folge des Geſetzes vom 16. Juli 1798 errichtete Seemacht aus 12 Fregatten, mit Inbegriff von 12 Schiffen von 20 bis 24 Kanonen und 6 kleineren Schaluppen nebſt Galeeren und Zollſchiffen. Das Ganze bildete eine Flotte von 30 activen Kreuzern.

Dies iſt die Geſchichte der Geſetzgebung, aus der die jetzige amerikaniſche Marine hervorging und welche den ſogenannten Quaſikrieg gegen Frankreich zu Stande brachte. Es ſcheint, daß keine Verfügungen vorhanden waren, die

die Zahl der Offiziere beſchränkte. Dieſe wurden nämlich nach den Bedürfniſſen des Dienſtes angeſtellt, wenn auch ſonſt ihre Stellung und ihr Gehalt genau nach dem Geſetz regulirt war.

Während die Regierung der Vereinigten Staaten anfing, dieſe nachdrücklichen Schritte zur Vertheidigung der Rechte und der Selbſtſtändigkeit der Nation zu thun, begünſtigte der beſſere Theil der Bewohner des Landes durchaus dieſe Unternehmungen.

Familien vom höchſten ſocialen und politiſchen Einfluſſe beeiferten ſich, ihre Söhne dem Dienſt anzubieten, und da die Marine am meiſten anzog, ſo hatten faſt alle dieſe Freiwilligen, inſofern ihr Alter kein Hinderniß abgab, ihre Namen auf der Liſte der Seecadetten einſchreiben laſſen. Junge und verſtändige Seeleute wurden vom Handelsdienſt abgerufen und bekamen den Rang eines Lieutenants; die Commandeurs und Capitains waren entweder aus den Anführern, die ſich im Revolutionskrieg ausgezeichnet hatten, gewählt oder auch aus ſolchen, welche durch ihre Erfahrung in der Leitung eines Indienfahrers oder anderer Schiffe von Bedeutung ſich bewährt gezeigt hatten und ans Commandiren gewöhnt waren. Es wird wohl nicht überflüſſig ſein, hier noch zu erörtern, daß die Seeleute der Nation von Einem Gefühl beſeelt waren, und daß oft innerhalb weniger Stunden die Fregatten vollzählige Mannſchaft hatten. In dieſem Krieg war kein Mangel an Leuten zu bemerken, was

als Beweis gelten kann, daß es in einem activen Dienſte wegen der freiwilligen Anmeldungen nie an Mannſchaft fehlen wird, ſobald ſich nicht die Ausſicht zu Unternehmungen auf Privatkreuzern darbietet. Obgleich Aufträge und Kaperbriefe bei dieſer Gelegenheit den Privatſchiffen ertheilt wurden, ſo kamen doch nur wenige davon zur Ausführung, da der unbedeutende Handel Frankreichs nur geringe Hoffnung ließ, die Ausgaben zu decken.

Im Lauf des Jahres 1797 oder vor dem Beginnen der Feindſeligkeiten zwiſchen den Vereinigten Staaten und Frankreich belief ſich die Ausfuhr der Amerikaner auf 57 Millionen Dollars, und das Seeweſen hatte ſogar bis auf 800,000 Tonnen ſich geſteigert, während die Bevölkerung nach einer Schätzung aus der Berechnung von 1800 faſt bis auf 5 Millionen Seelen ſich vermehrt hatte. Die jährlichen Einkünfte beliefen ſich auf 8,209,070 Dollars.

Viertes Kapitel.

Mangel an Vorräthen für die Marine. — Capitain Dale auf dem Schiffe Ganges. — Wegnahme des Le Croyable. — Thätigkeit in der Staatsverwaltung. — Capitain Barry auf dem Schiffe „die Vereinigten Staaten.“ — Kreuzzug der Conſtitution und vier Zollboote. — Die Conſtellation und der Baltimore. — Schiffe der Vereinigten Staaten in der See im Jahre 1798. — Eifer der Handelsſtädte. — Gewaltſame Uebertretung der neutralen Rechte. — Der Carnatick und der Baltimore. — Wegnahme der Retaliation. — Kriegsliſt. — Vorſchlag des Gouverneurs der Guadeloupe. — Partheizwiſte. — Ende des Jahres 1798.

Obſchon drei Fregatten im Jahre 1797 vom Stapel liefen, war doch keine damals vollſtändig zum Dienſt ausgerüſtet, als die Nothwendigkeit es erforderte, die Schiffe in ſegelfertigem Zuſtande abgehen zu laſſen. Der Mangel an paſſenden Spieren, ſowie an andern für ſo große Schiffe erforderlichen Dingen hatte die Arbeiten auf den Fregatten gehemmt, während bereits Schiffe für Kriegsſchaluppen angeſchafft wurden, die, obſchon ſie den Eigenſchaften und Erforderniſſen, die man an regelmäßige Kreuzer ſtellt, nur höchſt mangelhaft entſprachen, dennoch im Drange jener Zeit genügen mußten. Unter denjenigen, die ſo angeſchafft wurden, befand ſich der Indienfahrer, der Ganges. Das Schiff behielt ſeinen Namen, wurde in den Dienſt aufgenommen, bemannt und bewaffnet, als ein Schiff von 24 Kanonen. Das Commando

wurde dem Capitain Richard Dale anvertraut, der am 22. Mai den Befehl erhielt, zu kreuzen. Es war dieſes das erſte Kriegsſchiff, welches unter der neuen Organiſation der Marine oder ſeitdem die Vereinigten Staaten unter der Conſtitution lebten, in die See ging. Capitain Dale bekam die Inſtruction, ſich nicht mehr zu erlauben, als gewöhnlich den Kriegsſchiffs-Commandeurs geſtattet wird, d. h. an der Küſte des Landes, welchem das Schiff gehört, in Friedenszeiten zu kreuzen; das Geſetz, welches zu Wegnahmen ermächtigte, wurde nämlich erſt einige Tage nach ſeiner Abreiſe erlaſſen. Sein Kreuzungsgebiet dehnte ſich von dem öſtlichen Gebiete von Long Island bis zu den Vorgebirgen von Virginien aus, um ſo viel als möglich die drei wichtigen Häfen von Baltimore, Philadelphia und New-York zu decken, und indem man dem Geſetz vom 28. Mai vorgriff, erhielt Capitain Dale die Weiſung, am 12. Juni auf der Höhe der Vorgebirge des Delaware zu erſcheinen und dort neue Befehle zu erwarten. An dem bezeichneten Tage wurden ihm Inſtructionen zugeſandt, welche die Wegnahme der franzöſiſchen Kreuzer geſtatteten. Dieſe Kreuzer zeigten ſich ſchon an der Küſte mit feindlichen Abſichten gegen den amerikaniſchen Handel, und wollten alle Beute, die ſie finden könnten, wieder zurückkapern. Die Conſtellation von 38 Kanonen, Capitain Truxtun, und der Delaware von 20 Kanonen, Capitain Decatur, ſtachen Anfangs Juni in die See mit denſelben Befehlen und

mit der Weiſung, ſüdlich vom Cap Henry bis zur Küſte von Florida zu kreuzen. Einige Tage nach ſeiner Abfahrt ſtieß der Delaware auf den franzöſiſchen Privatſchooner Le Croyable von 14 Kanonen, und mit einer Mannſchaft von 70 Mann. Der Capitain Decatur wußte, daß dieſes Schiff ſchon Mehreres erbeutet hatte und wirklich an der Küſte kreuzte, um zu kapern. Er nahm es weg und ſchickte es in den Fluß Delaware, und da das Geſetz, die Wegnahme aller franzöſiſchen bewaffneten Schiffe betreffend, gleich nach der Ankunft des Le Croyable durchging, ſo wurde dieſes Schiff der Marine zuerkannt und ihr einverleibt. Es wurde die Retaliation genannt und das Commando wurde dem Capitain Bainbridge anvertraut. Der Le Croyable war demnach nicht allein die erſte Priſe, die in dem ſogenannten franzöſiſchen Kriege gemacht wurde, ſondern es war auch das erſte Schiff, welches von der jetzigen Marine oder unter der gegenwärtigen Regierungsform weggenommen wurde.

Die ſowohl von der Verwaltung, als auch von der Marine entwickelte Thätigkeit ſetzte nun alle diejenigen in Erſtaunen, die ſeither der Meinung waren, das amerikaniſche Volk könne leichter eine Beleidigung ertragen, als den Gefahren des Krieges ſich ausſetzen. Das Schiff die Vereinigten Staaten von 44 Kanonen, Capitain Barry, lief Anfangs Juli aus und kreuzte nach Oſten zu. Es hatte viele junge Edelleute an Bord, die ſeitdem in dieſem Dienſt ſowohl in Rang, als Auszeichnung hoch

geſtiegen ſind *). Allein da das Geſetz vom 9. deſſelben Monats kurz darauf erſchien, veränderte die Regierung gänzlich ihre politiſchen Pläne und beſchloß, auf ein Mal eine bedeutende Macht nach den weſtindiſchen Inſeln zu ſchicken, wo der Feind ſich zahlreich eingefunden hatte und folglich dem Handel des Landes durch Plünderungen bedeutenden Schaden verurſachte. Am 11. wurden dem Capitain Barry Inſtructionen zugeſandt, die große Flagge aufzuhißen, um ſich mit dem Delaware von 20 Kanonen, Capitain Decatur, auf die Höhe des Caps Lod zu begeben, wo er den Herald mit 18 Kanonen, Capitain Sever, treffen und dann geradesweges mit Beibehaltung des Windes nach Weſtindien ſegeln ſollte. Capitain Sever hatte nämlich vorgezogen, lieber einen activen Dienſt auf einem kleinen Schiffe zu übernehmen, als auf das Commando einer Fregatte zu warten.

Die wohlbekannte Fregatte, die Conſtitution von 44 Kanonen, war zu Boſton am 30. September 1797 vom Stapel gelaufen und erſt am 20. Juli des folgenden Jahres ſegelte ſie ab. Der Commandeur war Samuel Nicholſon, der im Auguſt in Geſellſchaft von 4 Zollſchiffen

---

*) Der erſte Lieutenant auf den Vereinigten Staaten bei dieſem Kreuzzug war Herr Roß, der zweite Lieutenant Herr Mullony, der dritte Herr Johannes Barron, der vierte Herr Charles Stewart. Unter den Seejunkern waren Decatur, Somers, Saldwell ꝛc. ꝛc. Die Herren Jacob, Jones und Crane kamen bald darauf auch an Bord.

an der Küſte ſüdlich vom Cap Henry kreuzen mußte *). Dieſe Zollboote waren faſt alle Briggen, von 150 bis 200 Tonnen; die Bewaffnung war von 10 bis 14 Kanonen, und die Mannſchaft belief ſich auf 50 bis 70 Mann. Am Schluß des Jahres traten manche in die Marine und unmittelbar nach dem Anfang des Krieges finden wir viele derſelben zum Commando befördert. Den berühmten Preble ſehen wir zum erſten Mal im wirklichen Dienſte, als Anführer eines dieſer Zollboote, obſchon er im Rang eines Lieutenants ſtand; vorher befand er ſich unter den Offizieren der Conſtitution.

Anfangs Auguſt ſegelte die Conſtellation von 38 Kanonen, Capitain Truxtun, nebſt dem Baltimore von 20 Kanonen, Capitain Phillips, nach Havanna und brachte ein Geſchwader von 60 Segeln wohlbehalten nach den Vereinigten Staaten; mehrere franzöſiſche Kreuzer lagen damals im Hafen, um Jagd auf die Kauffahrer zu machen; allein als ſie dieſe Macht ſahen, wagten ſie ſich nicht aus der Feſtung heraus.

Nachſtehende Flotte lief zu Ende des folgenden Jahres aus. Die meiſten dazu gehörigen Schiffe ſegelten theils in den weſtindiſchen Gewäſſern, theils dienten ſie zu Geleitſchiffen zwiſchen den Inſeln und den Vereinigten Staaten.

---

*) Man behauptet, die Conſtitution wäre vor allen andern Schiffen ſeit der neuen Organiſation ausgelaufen, wenn nicht ein früherer Verſuch, ſie vom Stapel zu bringen, mißlungen wäre.

Schiffe der Vereinigten Staaten, die im Jahr 1798 zur See waren: *United States 44 Kanonen, Com. Barry. *Conſtitution 44, Capt. Nicholſon. *Conſtellation 38, Capt. Truxtun. George Washington 24, Capt. Fletcher. *Portsmouth 24, Capt. M'Niel. Merrimack 24, Capt. Brown. Ganges 24, Capt. Tingey. Montezuma 20, Capt. Murray. Baltimore 20, Capt. Phillips. Delaware 20, Capt. Decatur. Herald 18, Capt. Ruſſel. Richmond 18, Capt. S. Barron. *Norfolk 18, Capt. Williams. *Pinckney 18, Capt. Hayward. Retaliation 14, Lieut. Com. Bainbridge. Zollſchiffe: *Pickering 14, Lieut. Com. Preble. *Eagle 14, Lieut. Campbell. *Scammel 14, Lieut. Adams. *Gov. Jay 14, Lieut. Leonard. *Virginia 14, Lieut. Bright. *Diligence 12, Lieut. Brown. *South Carolina 12, Lieut. Payne. *Gen. Greene 10, Lieut. Price.

Die mit einem Sternchen bezeichneten Schiffe waren direct für den öffentlichen Dienſt gebaut, während die übrigen, mit Ausnahme der von den Franzoſen genommenen Retaliation, angekauft wurden. Die mit 20 bis 24 Kanonen bewaffneten Schiffe waren altmodiſch conſtruirte Schaluppen mit Verdecken für Kanonen und trugen gewöhnlich lange Neun- und Sechspfündner. Die kleineren Schiffe waren, wie eine moderne Corvette, mit Vorder- und Hinterverdeck verſehen und hatten leichte und lange Kanonen. Sogar die Fregatten hatten keine kurze Feldſtücke in ihrer Bewaffnung, wie heut zu

Tage, ſondern die Vorder- und Hinterbatterieen beſtanden aus langen Zwölf- und Neunpfündnern. Das kurze Feldſtück wurde erſt gegen das Ende dieſes Krieges eingeführt.

Außer den in der obigen Liſte genannten Schiffen waren noch viele andere im Entſtehen begriffen und der Eifer, beſonders bei den Handelsſtädten, war ſo groß, daß in den verſchiedenen Haupthäfen des Landes der Bau von nicht weniger als zwei Fregatten und fünf großen Schaluppen auf Subſcription unternommen wurde. Zu dieſer Seemacht kommen noch acht große Galeeren, die zur Vertheidigung des Eingangs an der ſüdlichen Küſte gehalten wurden.

Das plötzliche Erſcheinen ſo vieler Kreuzer in den weſtindiſchen Gewäſſern mochte ſowohl die Engländer, als den gemeinſamen Feind überraſcht haben. Während die Seeſoldaten Großbritanniens ihre neuen Verbündeten im Allgemeinen mit ziemlicher Freundlichkeit behandelten, ſo fehlte es dennoch nicht an Beiſpielen, wo ſchlimmere Geſinnungen ſich zeigten und dadurch eine ſehr zweifelhafte Politik ſich beurkundete. Das auffallendſte Beiſpiel dieſer Art ereignete ſich im Herbſte dieſes Jahres vor dem Hafen Havannah und verdient unſererſeits eine beſondere Erwähnung. Am Morgen des 16. November 1798 begegnete ein Geſchwader engliſcher Schiffe der Kriegsſchaluppe der Vereinigten Staaten, Baltimore von 20 Kanonen, Capitain Phillips, welcher

Kauffahrer von Charlestown nach Havannah eskortirte. In dem Augenblicke bekam er den Moreau zu Geſichte, und da der Capitain Phillips wußte, daß die engliſchen Kreuzer in dieſen Gewäſſern gewöhnlich die amerikaniſchen Kauffahrteiſchiffe durch Verfolgen beläſtigten, ſo gab er, nach Kenntnißnahme der Intention der fremden Schiffe, ſeinem Geſchwader das Zeichen raſch zu ſegeln, um den Hafen zu erreichen und zu gleicher Zeit manöverirte er, um mit dem engliſchen Commodore ſich unterreden zu können. Dieſer war an Bord des Carnatick von 74 Kanonen, und hatte bei ſich die Queen von 98 Kanonen, den Thunderer von 74 Kanonen, den Maidſtone von 32 Kanonen und den Greyhound von 32 Kanonen. Die engliſchen Schiffe ſchnitten drei Fahrzeuge des Zuges ab und kaperten ſie, wahrſcheinlich unter dem Vorwand, daß ſie eine Blokirung beabſichtigt hätten, oder um ihre eigenen Seeſchiffe an Rechten des Coloniehandels geltend zu machen. Als der Baltimore zn dem Carnatick, Capitain Loring, gelangte, luden der Commandant des letztgenannten Schiffes und der älteſte Offizier des Geſchwaders den Capitain Phillips ein, ſich an Bord ihres Schiffes zu begeben. Capitain Phillips folgte, dieſer Einladung und es entſtand zwiſchen beiden Offizieren eine Unterredung, in welcher der Capitain Loring ſeinen Gaſt in Kenntniß ſetzte, daß er geſonnen ſei, alle Mannſchaft aus dem Baltimore wegzunehmen, die nicht eines geſetzmäßigen amerikaniſchen Schutzes genoß. Capitain Phil-

lips proteſtirte gegen dieſe gewaltthätige Handlung, als eine Beleidigung gegen die Nation, zu welcher er gehörte und erklärte, er ſei entſchloſſen, ſein Schiff zu übergeben, wenn man auf dieſem Verfahren beſtehen wollte.

Capitain Phillips kehrte nun auf den Baltimore zurück, wo ein britiſcher Lieutenant mit der Muſterung der Mannſchaft beſchäftigt war. Nach dem er die Liſte aus ſeiner Hand genommen hatte, befahl er dem Offizier des Carnatick, ſich zu entfernen und ſchickte ſeine eigenen Leute wieder an ihre Poſten. Der amerikaniſche Anführer war nun in großer Verlegenheit in Bezug auf die Verfahrungsweiſe, die er anwenden ſollte. Da er an Bord einen Juriſten von Ruf hatte, ſo beſchloß er, ihn zu Rathe zu ziehen, und nach ſeiner Meinung ſich zu richten. Folgende Thatſachen ſcheinen dem Gutachten dieſes Mannes vorgelegt worden zu ſein. Der Baltimore war abgeſegelt, ohne irgend einen Auftrag oder eine vom Präſidenten der Vereinigten Staaten unterzeichnete Urkunde an Bord zu haben; in der Inſtruction lautete: „Die Schiffe irgend einer Nation, mit Ausnahme der franzöſiſchen, dürfen in keinem Falle beunruhigt werden und ich will Sie ganz beſonders darauf aufmerkſam machen, daß, ſollten Sie euch ein amerikaniſches Schiff von einem bewaffneten Fahrzeug irgend einer kriegführenden Nation, mit welcher wir in Friedensverhältniſſen ſtehen, wegkapern ſehen, Sie nicht geſetzlich zu interveniren befugt ſind, um die Wegnahme zn verhüten, denn es

läßt ſich annehmen, daß jede Nation in ſolchem Falle Schadenerſatz leiſten werde, ſobald es ſich herausſtellt, daß eine Priſe ungeſetzlich gemacht wurde."

Wir haben die ganze Clauſel angeführt, auch was ſich nicht auf den Punkt bezieht, von welchem der Capitain Phillips ſich beſtimmen ließ, und zwar deßhalb, damit der Leſer einen Begriff von dem Geiſt bekomme, der in den Berathungen damals herrſchte. Die Frage iſt allerdings kritiſch, in wiefern eine kriegführende Nation ein Recht auf ein Schiff, welches geſetzmäßig unter den Schutz eines Nationalkreuzers geſtellt war, geltend machen kann. Denn die Vorausſetzung, daß ein öffentliches Schiff einer Nation eine Unrechtmäßigkeit nicht beſchützen würde, indem ſie einen ſolchen Betrug begünſtigt, hat eben ſo viel für ſich als die Annahme, daß ein öffentliches Schiff einer andern Nation nicht mit Gewalt gegen das Recht, Priſen zu machen, verfahren werde, und will man ſich auf die Gerechtigkeit Amerika's, wegen der Herausgabe eines feindlichen Schiffes, berufen, ſo kann man andererſeits eben ſo gut an die Gerechtigkeit England's, in Bezug auf die Zurückerſtattung eines unſchuldigen Schiffes, appelliren. Die Papiere eines unter Geleit ſtehenden Schiffes können jedenfalls nirgends rechtmäßiger geprüft werden, als unter den Augen des Commandeurs des Geleits oder deſſen Agenten, damit das geprüfte Schiff von ſeinem Schutze Gebrauch mache, wenn der Feind Miene macht,

ſeine Gewalt zu mißbrauchen. Jedoch muß bemerkt werden, daß der Capitain Phillips mehr auf das Segeln ſeines Convoi's baute, als auf ſtaatsrechtliche Grundſätze, unterſuchen wir dagegen das Verfahren des engliſchen Commandeurs, ſo müſſen wir eingeſtehen, daß eine Entſcheidung, wenn ſie auch nicht ſo feſt und würdig, wie es ſeine amtliche Stellung erforderte, erſcheint, doch ſo ſehr zum Vortheil der Intereſſen, die er zu wahren hatte, gereichte, daß er ſchwerlich einen beſſern Weg hätte einſchlagen können.

Was man auch von den Rechten der kriegführenden Parteien in Bezug auf Schiffe halten mag, es iſt keine Frage, daß das Verfahren des engliſchen Offiziers, der unter ſolchen Umſtänden auf die Wegnahme einiger Leute des Baltimore beſtand, durchaus nicht zu rechtfertigen war. Das Recht gewaltſamer Anwerbung iſt Volks-, aber kein Völkerrecht; es hängt allein von Municipal-Einrichtungen ab, und iſt keineswegs auf ein öffentliches Geſetz gegründet, indem das letztere kein Privilegium verleihen kann, das in ſeiner Art nicht gegenſeitig iſt. Ein völkerrechtliches Geſetz iſt auch auf ſolche Principien des allgemeinen Wohls gegründet, welche allen Regierungsformen gemein ſind. Völkerrecht fußt ausſchließlich auf Grundſätzen des öffentlichen Wohls, die für alle Regierungen paſſen, und es geſtattet nicht, daß eine beſondere Gemeinſchaft Gebräuche vorſchiebt, die aus ihrer individuellen Lage entſpringen, um dieſelben auf Koſten jener allgemeinen Inſtitutionen,

welche die civiliſirte Welt als nothwendig, überwiegend und gerecht anerkannt hat, geltend zu machen. Kein Princip iſt beſſer gegründet als das, welches feſtſetzt, daß in Bezug auf alle perſönlichen Rechte ein Schiff in der hohen See unter dem Schutz der Geſetze des Landes, dem es angehört, ſtehen muß; und England hat eben ſo wenig das Recht, einen Agenten an Bord eines amerikaniſchen Schiffes zu ſenden, um hier einen Unterthan oder einen Deſerteur zu reclamiren, als es befugt iſt, einen Scheriffsoffizier zur Feſtnehmung eines Diebes abzuſchicken. Sind die engliſchen Inſtitutionen von der Art, daß auf den erzwungenen Dienſtleiſtungen einer beſonderen Claſſe der eigenen Unterthanen beſtanden werden kann, ſo darf dieſes auf andere Nationen keine Anwendung finden, da die Ausübung dieſes merkwürdigen Geſetzes auf Englands eigene Jurisdiction ſich beſchränkt. Wenn aber dieſes Land dennoch verſucht, ſolches auf die geſetzliche Gerichtsbarkeit anderer Communen auszudehnen, ſo greift es nicht nur durch Verletzung eines conventionellen Rechts Vorrechte an, ſondern es beleidigt auch ihr Gefühl für Gerechtigkeit, indem es ſie zu Betheiligten an der Ausübung einer Handlung macht, die ſo offenbar mit dem Naturrechte im Widerſpruch ſteht. In dem vorliegenden Fall ging der britiſche Anführer noch weiter, denn er verſtieß gegen die erſten von dem geſunden Menſchenverſtand anerkannte Grundſätze, indem er erklärte, daß er von den Beſchuldigten Beweiſe von ihrer Unſchuld verlange, und

daß er zu der Annahme ſich gedrungen fühle, Jeden an Bord des Baltimore für einen Engländer anzuſehen, der ſich nicht als Amerikaner legitimiren könnte.

Nach einiger Ueberlegung beſchloß der Capitain Phillips, ſich der Uebermacht zu unterwerfen, ſein Schiff auszuliefern und über die Sache an ſeine Regierung zu berichten. Demzufolge wurde die Flagge des Baltimore abgenommen. Den Capitain Loring ſetzte man in Kenntniß, daß das Schiff zu ſeiner Dispoſition ſtehe, und 55 Leute der Mannſchaft wurden ſogleich an Bord des Carnatuk gebracht. Bald nachher kamen 50 dieſer Leute wieder zurück und nur 5 wurden einbehalten.

Der Capitain Loring machte nun dem Capitain Phillips einen Vorſchlag, der an Sonderbarkeit mit ſeinem früheren Verfahren übereinſtimmte. Er äußerte nämlich, daß er in ſeinem Geſchwader eine gewiſſe Anzahl Amerikaner hätte, die er der Flagge ihrer Nation unter der Bedingung ausliefern würde, wenn man ſie gegen eine gleiche Anzahl Engländer eintauſchen wollte. Man kann ſich leicht denken, daß dieſe Amerikaner erpreßt waren; es wurden alſo die Verletzungen der neutralen Rechte noch durch den Vorſchlag gekrönt, man wolle eine gewiſſe Anzahl amerikaniſcher Bürger übergeben, die gegen ihren Willen und wider alles Recht gefangen gehalten würden, um in Schlachten zu kämpfen, bei welchen ſie nicht betheiligt waren, wenn der Capitain Phillips geneigt wäre, ſeine Mannſchaft dadurch zu verringern, daß er eine

gleiche Anzahl Engländer auslieferte, die wegen der liberalen Behandlung und guten Bezahlung freiwillig unter der amerikaniſchen Flagge dienten.

Es verſteht ſich von ſelbſt, daß dieſer Vorſchlag nicht angenommen wurde. Der amerikaniſche Capitain konnte eben ſo wenig einen Theil ſeiner legalen Mannſchaft auf dieſe Weiſe aufgeben, als er im Stande war, Dienſte von den Amerikanern, die er in Tauſch erhalten ſollte, zu verlangen. Das britiſche Geſchwader ſegelte nun ab, die 5 Leute vom Baltimore und die 3 Kauffahrteiſchiffe mit ſich führend. Dem Capitain Phillips blieb nichts übrig, als ſeine Flagge wieder aufzuhiſſen und weiter zu kreuzen. Als er nach Amerika zurückkehrte, eilte er nach Philadelphia und legte der Regierung die ganze Begebenheit vor. In Folge derſelben wurde er am 10. Januar 1799, ohne vor ein Gericht geſtellt zu werden, von der Marine entlaſſen.

Wir können nur mit Schmerz und Staunen auf dieſe Begebenheit zurückblicken. Denn wir fühlen uns tief gekränkt durch die Wahrnehmung, daß nach dem Revolutionskriege der amerikaniſche Charakter ſo tief geſunken ſeyn ſoll, daß ein Offizier, welcher Nation er auch angehören mag, es wagen konnte, ſo die amerikaniſche Flagge zu beleidigen, wie es der Anführer des Carnatick ſich angemaßt hatte; denn es iſt leicht zu vermuthen, daß Keiner eine ſolche Verantwortung auf ſich nehmen möchte, wenn er nicht verſichert ſein dürfte, daß ſeine Regie-

rung die Gefahr eines Conflicts mit Amerika für mehr als compenſirt anſehen würde, wenn man dadurch die engliſche Flotte bemannen könne. In der That ergab es ſich, daß die vorherrſchende Meinung der damaligen Zeit darin ſich ausſprach, daß Amerika ſich ſo wenig bewogen fühlte, auf ſeinen Rechten zu beſtehen, daß es, ehe es ſeinen Handel gefährdete, lieber auf ſein Recht und ſeine Verbindlichkeit verzichten wollte, die Seeleute zu ſchützen, welche unter ſeiner und insbeſondre unter derjenigen Flagge dienten, welche die Nationalwürde und Nationalehre repräſentirte. Dieſe Meinung war allerdings ungegründet in Bezug auf die Majorität des amerikaniſchen Volks; allein ſie war leider zu wahr in Bezug auf den Theil der Bewohner, der, in Städten vereinigt, ſich auf die Macht eines activen Reichthums ſtützte, und zu jeder Zeit und in allen Ländern ſtets es dahin gebracht hat, ſeine vergänglichen Privatintereſſen über jene ewigen Grundſätze, worin allein Nationen oder Einzelne für Selbſtſtändigkeit und Sicherheit Schutz finden, zu erheben. Im Jahr 1798 war der Kampf mit Frankreich dem kaufmänniſchen Theil der Nation um ſo willkommener, da er den Handel mit England begünſtigte, und die jetzige Generation wird überraſcht ſein, zu erfahren, daß eine zahlreiche und mächtige Claſſe des Landes durch ihre Intereſſen und vielleicht von Vorurtheilen wegen des Urſprungs der Colonieen ſo verblendet war, daß ſie wirklich behauptete, Großbritannien nähme

mit vollem Recht ihre Seeleute weg, wo es dieſelben nur anträfe, eine Prärogative, welche eben ſo nichtig erſcheint, als die Behauptung, England habe die Befugniß, unter dem Vorwande eines Privatintereſſes, irgend ein anderes Municipalrecht, im Widerſpruch mit den völkerrechtlichen Grundſätzen, auszuüben. Hätte man in dieſem Augenblick einen muthigen Widerſtand geleiſtet, ſo würde man einer langen Reihe von Angriffen vorgebeugt haben, welche, nachdem man ſie eine ganze Generation hindurch geduldet, zuletzt doch alle Uebel des Krieges ſelbſt erzeugten, die man ſo ſehr gefürchtet hatte.

Hiermit möge es bei der Erörterung dieſes Gegenſtandes ſein Bewenden haben. Wir bemerken nur noch, daß, während die britiſche Regierung nicht geneigt ſchien, die Grundſätze zu billigen, woraus die Handlung ihres Offiziers gefloſſen] war, die Amerikaner in der Nichtbeachtung ihres eigenen Vortheils ſo weit gingen, ſogar auf eine öffentliche und befriedigende Genugthuung für dieſe Beleidigung zu verzichten. —

Das Benehmen des Capitains des Baltimore muß gewiſſermaßen im Geiſte der damaligen Zeit beurtheilt werden und nicht nach den beſſeren Anſichten und gründlicheren Sachkenntniſſen der neueren Zeit. Er ſcheint jedoch einen oder zwei weſentliche Fehler begangen zu haben. Die Folgerung aus den Worten ſeiner Inſtruction „unter keiner Bedingung" war allerdings übertrieben und ohne Bedeutung, weil dieß ihn auch hätte beſtimmen müſſen,

den Kampf mit einer geringeren Macht anzunehmen, ſollte ein ſolcher Angriff in dem Plan des Anführers irgend eines Schiffes, außer eines franzöſiſchen, gelegen haben. Dieſer Fall beweiſet, wie wichtig es iſt, bei dem Commando eines Kriegsſchiffes eine Anzahl unterrichteter und gebildeter Offiziere zu haben, indem ein Seecapitain nur alsdann den Forderungen, welche man an ihn ſtellt, vollkommen entſpricht, wenn er im Stande iſt, ſich vermöge ſeiner Beurtheilungskraft über Sophismen dieſer Art zu erheben, die ihn zur Verwirkung ſeines Schiffes verleiten könnten.

Der Umſtand, daß kein ſpecieller Auftrag, keine vom Präſidenten der Vereinigten Staaten unterſchriebene Urkunde ſich auf dem Baltimore vorfanden, ſo auffallend er auch war und ſo ſehr er die Uebereilungen in der Bewaffnung im Jahr 1798 bewies, hätte, einem fremden Schiffe gegenüber, keinen Einfluß auf die Entſcheidung des Capitain Phillips haben ſollen. Dieſer Offizier würde gewiß nicht gezögert haben, obgleich nur mit ſeinen Inſtructionen verſehen, ſein Geleit gegen ein franzöſiſches Schiff zu vertheidigen; aus demſelben Grund hätte er, kraft dieſer Inſtruction ſeine Leute auch gegen die Engländer in Schutz nehmen ſollen. Ein Fehler in der Form in Bezug auf ſeine Papiere ging nur ſein Land an und kein Fremder hatte das Recht, dieſen Gegenſtand zu prüfen, inſofern man den Nationalcharakter des Baltimore hinlänglich erkennen konnte, was ſchon aus der Inſtruc-

tion ſelbſt hervorging und in dem Zweifel des Capitain Phillips über dieſen Punkt bemerken wir die Mängel eines Seemannes, der auf Kauffahrern erzogen wurde, d. h. in einem Dienſt, wo Klarheit und genaue Buchhaltung allein die Legalität ausmachen. Ihm fehlte die raſche Entſcheidung eines Offiziers, der von Jugend auf daran gewöhnt iſt, auf die Würde und das Anſehen ſeiner Regierung und die Unverletzlichkeit der Flagge ſein größtes Augenmerk zu richten. Die Anſtellungen ſeiner Offiziere geben einem Kriegsſchiff nicht den Nationalcharakter, ſondern berechtigen nur die, welche ſie bekleiden, nach ihren verſchiedenen Stellungen zu handeln, indem die Nationalität eines Schiffes nur auf den Beſitzer und den Zweck, wozu man es braucht, baſirt. Die Nationen erkennen dieſes Intereſſe auf ihren Schiffen überall als gültig an, und Fremde dürfen ſolche Aufträge nicht in Zweifel ziehen, ſobald ſie dem beabſichtigten größeren Zweck entſprechen.

Verſchiedene Meinungen ſind über das Verfahren des Capitain Phillips ohne Rückſicht auf die Gründe ſeiner Ergebung ausgeſprochen worden. Einige rechtfertigen dieſe Ergebung ohne Widerſtand, weil die Macht der Engländer die überlegene war, Andere verdammen ihn, indem ſie behaupten, daß ein Kriegsſchiff niemals mit geladenen Kanonen die Flagge ſtreichen ſolle. Wir halten, in Bezug auf dieſen beſonderen Fall, beide Meinungen für unrichtig, namentlich kann die letztere auf die meiſten Fälle

nicht angewandt werden. Wenn der Anführer eines Kriegsſchiffs der Gefangennehmung nicht entgehen kann, ſo iſt weder für ſeine Nation, noch für ihn etwas gewonnen, wenn er zuvor eine Ladung abfeuert und dann erſt die Flagge ſtreicht. Weit davon entfernt, eine muthige Handlung zu ſein, iſt dies das Gegentheil (wir müßten denn der Gewalt des Vorurtheils einiges einräumen), weil er dadurch das Leben der Andern gefährdet, ohne ſein eigenes oder das ſeiner Leute zu wagen; denn bei der Behauptung, daß Capitain Phillips nicht zuerſt ſeine Kanonen abfeuern, ſondern erſt noch den Angriff des Carnaticks hätte abwarten ſollen, ſetzt man voraus, ein Offizier müſſe einen Act der Ungerechtigkeit gegen Andere noch durch den der größten Thorheit krönen. Wir denken jedoch, daß Capitain Phillips darin im Irrthum war, daß er nicht auf eine ihm mögliche Weiſe Widerſtand leiſtete. Als er die Muſterungsliſte aus den Händen des engliſchen Offiziers riß und ſeinen Leuten befahl, ſich an ihren Poſten zu begeben, war er wieder Herr ſeines eigenen Schiffes und konnte dem Boote des Carnaticks die Weiſung geben, ſich von ſeinem Schiff zu entfernen, und dem Capitain Loring nachdrücklich erklären, er ſei entſchloſſen, ſich zu vertheidigen. Es war hier kein Fall, wie er im Kriege vorkommt, wo Capitain Phillips durch einen Widerſtand unfehlbar angegriffen worden wäre. Hier mußte nur der Capitain eines einer nichtfeindlichen Macht gehörigen Schiffes, den Angriff bis zu einem Punkt treiben, der

er allein wiſſen konnte. Dem Verſuche, ſich dem Baltimore vermittelſt Boote zu nähern, hätten die Amerikaner widerſtehen können und zwar mit Erfolg, wenn Vertrauen ſtatt Mißtrauen im Dienſt obgewaltet hätte, und hätte denn der Carnatick ſein Feuer begonnen, ſo war von Capitain Phillips jeder Tadel entfernt. Es iſt ſehr zu bezweifeln, daß unter ſolchen Umſtänden der engliſche Offizier wirklich gefeuert hätte und hätte er es auch gethan, ſo wäre nur dabei gewonnen worden, indem die offene Feindſeligkeit einer überlegenen Macht die Sache in eine andere Lage gebracht hätten.

Der Weg, den die Regierung in dieſer Sache eingeſchlagen hatte, verdient auch Tadel. Einen Offizier zu caſſiren, ohne ihn vor Gericht zu ſtellen, iſt zu jeder Zeit eine gefährliche Handlung und faſt in keinem Falle erſcheint ſie als nothwendig. Freilich kann es vorkommen, daß ein ſchlechtes dienſtliches Betragen die Regierung berechtigt, einen ſolchen Mann augenblicklich vom Commando zu entfernen, ſowie z. B. Feigheit im offenen Gefecht in Gegenwart des Oberbefehlshabers; alsdann hat die Strafe in Gegenwart einer Armee oder Flotte dieſelbe Wirkung, wie eine plötzliche Beförderung im entgegengeſetzten Fall; allein in der Regel ſollte ein Militär niemals dieſe ſchwere Strafe zu befürchten haben, ohne daß ihm der Vortheil einer bedachtſamen und förmlichen Unterſuchung und eines Urtheils von ſolchen Männern, die durch ihre Erfahrung die competenteſten Richter ſein

können, zu Theil werde. Ein Offizier widmet ſein ganzes Leben ſeinem Beruf und es iſt demnach Pflicht derer, die als geſetzmäßige Verwaltungsbehörde über ſein Schickſal zu entſcheiden haben, daß ſie ſeine Intereſſen und ſeinen Charakter mit der äußerſten Umſicht und Schonung behandeln. In dem vorliegenden Fall erkennen wir es, wie gefährlich die Uebereilung und die Unwiſſenheit in ſolchen Angelegenheiten ſein kann, indem der Grund, den der Secretär für die Entlaſſung des Capitain Phillips angibt, mit den Facten, wie ſie jetzt betrachtet werden, in völligem Widerſpruch ſteht.

In der Mittheilung, die dieſer Beamte dem degradirten Offizier machte, war dieſer beſchuldigt, „ſich demüthig den Befehlen des britiſchen Lieutenants auf eignem Schiff unterworfen zu haben,“ während Capitain Phillips erklärt, er habe dem engliſchen Offizier die Muſterung ſeiner Mannſchaft nicht geſtattet, die Handlung ſei aber, während er am Bord des Carnaticks war, geſchehen.

Im Jahr 1820 beſtrebte man ſich, die Unterſuchung über dieſen Gegenſtand zu erneuern und den Capitain Phillips in ſeine Stelle wieder einzuſetzen. Wir ſind es dieſem Offizier ſchuldig, zu ſagen, daß manche ſeiner Handlungen ſich jetzt mehr zu ſeinem Gunſten herausſtellen, als man es im Allgemeinen geglaubt hat, und daß dieſe Unterſuchung, wenn ſie auch den Hauptzweck verfehlte, bedeutend dahin wirkte, ſeinen Namen von dem früheren Flecken zu reinigen. Wenn auch heut zu Tage

noch viele glauben, er habe ſeine Stellung verkannt, ſo äußert ſich doch die allgemeine Meinung zu ſeinen Gunſten und man betrachtet ſeinen Fehler als das Ergebniß ſeines Mangels an Erfahrung und vielleicht der Denkungsart der damaligen Zeit, indem man ihn im Uebrigen nunmehr für einen Mann hält, der die Ehre der Flagge wohl zu vertheidigen im Stande war. Die Strafe, die er erlitt, ſcheint eben ſo ſtreng ohne Noth, als unzart geweſen zu ſein in ihrer Art und Weiſe, und wollen wir das Beleidigende, das darin liegt, der Zeit zuſchreiben, ſo müſſen wir zu derſelben Reihe von Mißgriffen mehrere andere auffallende Züge des ganzen Verfahrens hinzufügen.

Es iſt oben geſagt worden, daß das Privatſchiff Le Croyable von 14 Kanonen, welches der Delaware von 20 Kanonen wegnahm, in den Dienſt unter dem Namen Retaliation eintrat. Im November 1798 oder ungefähr zu der Zeit, wo der Carnatick die Leute des Baltimore erpreßte, kreuzte der Montezuma von 20 Kanonen, Capitain Murray; der Norfolk von 18 Kanonen, Capitain Williams, und die Retaliation von 12 Kanonen, commandirender Lieutenant Bainbridge, zuſammen auf der Höhe von Guadaloupe, als 2 Segel öſtlich, bald darauf 2 andere weſtlich bemerkt wurden. Der Capitain Murray, der älteſte Offizier, vermuthete nach den Umſtänden, daß die öſtlich bemerkten Schiffe engliſche ſeien. Indem er mit der Retaliation ſich benahm, gab er dem Lieutenant

Bainbridge den Befehl, dieſelben zu recognosziren, während er ſelbſt auf dem Montezuma und der Norfolk die beiden weſtlichen Schiffe verfolgten. Die Retaliation befolgte ſogleich den Befehl und ſegelte nach den 2 fremden da ſie nahe genug war, gab ſie ihre Signale mit der Abſicht, zu erkennen, ob es Amerikaner wären. Da nun der Lieutenant Bainbridge merkte, daß ſeine Zeichen nicht verſtanden wurden, glaubte er irrthümlich, dieſe Schiffe ſeien engliſche Kreuzer, weil er wußte, daß mehrere derſelben in dieſer Gegend ſtationirt waren. Leider ließ er die Schiffe zu nahe kommen, und als ihr wahrer Charakter erkannt wurde, war es zu ſpät zu entkommen. Das leitende Schiff, eine franzöſiſche Fregatte, war ein vortrefflicher Schnellſegler und kam bald in die Schußnähe. Kurz darauf erſchien eine zweite Fregatte, und die Retaliation ſah ſich gezwungen zu ſtreichen. So mußte dies unglückliche Schiff das erſte ſein, das in dieſem Krieg von beiden Parteien gekapert wurde. Die Fregatten, durch welche die Retaliation gekapert wurde, waren der Volontaire von 36 Kanonen, und die Inſurgente von 32 Kanonen; erſteres Schiff führte 44 Kanonen und letzteres 40. Hr. Bainbridge kam an Bord des Volontaire, während die Inſurgente, die nun ſah daß von der Schaluppe nichts mehr zu fürchten war, zur Verfolgung des Montezuma und Norfolk weiter ſegelte. Sobald ein Theil der Mannſchaft an das gefangene Schiff gebracht war, ſuchte der Volontaire ſeiner Gefährtin nachzukommen.

Nun wurde die Jagd höchſt intereſſant; beide amerikaniſche Schiffe wußten jetzt wohl, daß ſie es mit einem Feind zu thun hätten, denn ſie bemerkten die Gefangennahme der Schaluppe. Die Inſurgente war eins der beſten Schnellſegler der Welt und der Capitain ein Mann von der größten Gewandtheit und Entſchloſſenheit. Die amerikaniſchen Schiffe waren verhältnißmäßig klein und in der That zu hoch geſchätzt, indem der Montezuma 347 Tonnen betrug und der Norfolk eine Brigg von 200 war. Die Bewaffnung beſtand blos aus Neun- und Sechspfündnern, einem Geſchütz, das bei einem Kampf gegen Fregatten freilich unbedeutend iſt.

Die Offiziere des Volontaire verſammelten ſich auf dem Vordercaſtell ihres Schiffes, um Zeuge der Jagd zu ſein. Als die Inſurgente ſchon weit war, fragte der Capitain St. Laurent, der Anführer des Volontaire, den Lieutenant Bainbridge, der bei ihm ſtand, wie ſtark die beiden amerikaniſchen Schiffe wohl ſein könnten. Mit vieler Geiſtesgegenwart antwortete Herr Bainbridge ſogleich, daß das Schiff 28 und die Brigg 20 Neunpfündner trage. Bei dieſer Antwort, die die Stärke der Amerikaner auf das Doppelte ſtellte, gab ſogleich der Capitain St. Laurent, der nach der Anciennität über dem Commandeur des Inſurgente ſtand, ſogleich dem Letzteren das Signal, von der Verfolgung abzuſtehen. Dieſer Befehl war gegen alle militäriſche Ordnung, denn geſetzt auch, die Antwort wäre richtig geweſen, ſo würde den-

noch die Inſurgente vollkommen im Stande geweſen ſein, zwei ſolche Schiffe bis zur Ankunft des Volontaire zu beſchäftigen; allein die letzten Siege der Engländer hatten die Franzoſen ängſtlich gemacht und Amerikaner und Engländer, als Seeleute, waren wahrſcheinlich nach der Anſicht des Feindes einerlei. Das Signal ſetzte ebenſowohl den Capitain Murray in dem Montezuma, als auch den Capitain Barreault in großes Erſtaunen, denn der Letztere, ein vortrefflicher und muthvoller Offizier, war den verfolgten Schiffen ſo nahe gekommen, daß er deren Stärke erkennen konnte und die Gewißheit erlangt hatte, er werde beide kapern können. Dennoch folgte er dem Signal, und der Montezuma und der Norfolk entkamen.

Als dieſe beiden Schiffe ſich wieder vereinigt hatten, äußerte der Capitain Barreault ſeine Verwunderung darüber, unter ſo günſtigen Umſtänden zurückbeordert worden zu ſein. Eine Erklärung wurde gegeben und die Liſt, die Herr Bainbridge ſich erlaubt hatte, entdeckt. Zum Lob der franzöſiſchen Offiziere müſſen wir bemerken, daß, obgleich ſie ſchon durch dieſe Liſt auf's Unangenehmſte hintergangen waren, ſie ihren Unwillen darüber den Beleidiger niemals entgelten ließen.

Ein merkwürdiger Umſtand bei dieſem ſonderbaren Kampf war, daß der Gouverneur von Guadaloupe, wo beide franzöſiſche Fregatten mit ihrer Priſe anlangten, dem Lieutenant Bainbridge den Vorſchlag machte, er wolle die Retaliation, ein Schiff, das von den Franzoſen

ſelbſt gekapert war, zurückgeben und die Mannſchaft in Freiheit ſetzen, wenn Herr Bainbridge die Stipulation eingehen wolle, daß die Inſel im jetzigen Kriege neutral bliebe. Dieſer war nicht berechtigt, einen ſolchen Vorſchlag anzunehmen und das Ende einer langen und pflichtwidrigen Unterhandlung von Seiten des Gouverneurs, deſſen Zweck wahrſcheinlich die Bereicherung ſeines Gouvernements oder ſeiner eignen Perſon durch ein temporäres Monopol des amerikaniſchen Handels war, ging dahin, daß die Retaliation als Parlamentärſchiff nach Amerika zurückgeſchickt wurde; denn in dem Augenblick, wo die Vereinigten Staaten einen ſo kühnen Standpunkt genommen hatten, ſchien ſogar die franzöſiſche Regierung weniger ängſtlich, als unſere eigene, einen offenen Krieg zu erklären. Bei der Ankunft des Herrn Bainbridge in ſeinem Vaterlande, erhielt er wegen ſeines Benehmens eine Belobung von Seiten der Adminiſtration; er wurde ſogleich zum Rang eines erſten Commandanten befördert und auf dem Norfolk von 18 Kanonen, einem der Schiffe, die er durch ſeine Geiſtesgegenwart gerettet hatte, angeſtellt.

Die Bemühungen des Gouverneurs von Guadaloupe, Neutralität für ſeine eigne Inſel zu erhalten, waren mit einem ſtrengen Verfahren gegen ſeine Gefangenen begleitet, und dies geſchah wahrſcheinlich in der Hoffnung, Herrn Bainbridge zur Annahme ſeines Vorſchlags zu bewegen. Derſelbe berichtete nun dieſes ganze Verfahren ſeiner Regierung. Hierauf erfolgte die Erlaubniß zum

Wiedervergeltungsrecht gegen die Franzoſen, im Falle ſolche Mißhandlungen wieder vorkommen ſollten. Dieſe Erlaubniß war der Urſprung jenes unſeligen Parteigeiſtes, welcher zuletzt die Bevölkerung des ganzen Landes, mit geringer Ausnahme, dahin brachte, daß faſt alle Parteinehmer der franzöſiſchen oder engliſchen Angriffe wurden.

Die Vereinigten Staaten von 44 Kanonen und der Delaware von 20 Kanonen kaperten im Herbſte die Privatſchiffe Sans Pareil von 16 Kanonen und Jaloux von 14 Kanonen und ſchickten ſie nach Amerika.

So endigte das Jahr 1798, obgleich die Retaliation erſt zu Anfang des Jahres 1799 zurückkehrte. Freilich hatten die Vereinigten Staaten noch nichts als ein haſtig zuſammengerafftes, unvollkommen organiſirtes und ungleich diſciplinirtes Schiffsgeſchwader, allein der Dienſt war von der Art, daß man darin den Keim von Allem, was eine thätige, wirkſame und ruhmvolle Marine bildet, erkennen muß.

Fünftes Kapitel.

Seemacht der Vereinigten Staaten im Jahre 1799. — Geſchwader unter Commodore Barry. — Zweites Geſchwader unter Capitain Truxtun. — Kleine Streitmacht unter Capitain Tingey. — Kreuzzug des Delaware und anderer Kriegsſchiffe. — Die Conſtellation und die Inſurgente. — Kritiſche Lage des Mr. Rodgers und ſeiner Partei. — Unglück des Congreß von 38 Kanonen. — Verbeſſerung der Geſetze für die Adminiſtration der Marine. — Schiffe, die in Weſtindien verwendet wurden. — Geſetz für den Bau von 6 Schiffen von 74 Kanonen. — Kreuzgeſchwader. — Franzöſiſche Caper. — Die Conſtellation und die Vengeance. — Com. Truxtun kommt zu dem Preſident von 44 Kanonen. — Der Sally und Sandwich. — Verluſt der Inſurgente und des Pickering. — Glücklicher Kreuzzug der Enterpriſe. — Die Enterpriſe und der Flambeau. — Der Boſton und die Berceau. — Beute der weſtindiſchen Geſchwader. — Kreuzzug des Experiment. — Der George Washington erhält Befehl, mit Tribut zum Dey von Algier zu ſegeln. — Mißverſtändniß mit dem Dey. — Befreiung der Chriſten aus der Sklaverei. — Friedensvertrag mit Frankreich.

Das Jahr **1799** begann und die Regierung blieb ihren politiſchen Grundſätzen getreu. Der Bau und die Ausrüſtung der einzelnen Schiffe in den verſchiedenen Theilen des Landes wurde mit dem Eifer betrieben, den die öffentlichen Hülfsmittel zuließen; viele Schiffe liefen vom Stapel, und die meiſten davon ſtachen im Laufe des Jahres in die See. Mit Einſchluß aller derer, die im J. **1798** im Dienſt ſich befanden, die im Anfang des folgenden Jahres auf den Kriegsfuß geſetzt wurden, ſammt denjenigen, die gegen Ende deſſelben im Stande

waren, den Hafen zu verlaſſen, beſtand die ganze See-macht der Vereinigten Staaten im J. 1799 aus folgenden Schiffen, nämlich: United-States von 44 Kanonen, Conſtitution 44, Congreß 38, Conſtellation 38, Eſſex 32, General Greene 28, Boſton 28, Adams 28, John Adams 28, Portsmouth 24, Connecticut 24, Ganges 24, George Washington 24, Merrimack 24, Delaware 20, Baltimore 20, Patapſco 20, Maryland 20, Herald 18, Norfolk 18, Richmond 18, Pinckney 18, Warren 18, Eagle 14, Pickering 14, Auguſta 14, Scammel 13, Enterpriſe 12.

Dazu müſſen noch einige Zollſchiffe gerechnet werden, obgleich die meiſten dieſer Art Kreuzer das Jahr hindurch an der Küſte gehalten worden zu ſein ſcheinen. Bis jetzt herrſchte noch in der Schätzung der Schiffe die größte Verwirrung und Unregelmäßigkeit, und es galt wahrſcheinlich deshalb keine allgemeine Norm. Diejenigen Schiffe, welche die verſchiedenen Städte auf ihre eigene Koſten erbaut, und welche die beſondere Aufmerkſamkeit des Publikums auf ſich gezogen hatten, wurden aus dem natürlichen Wunſche, das Geſchenk ſo groß als möglich hinzuſtellen, zu hoch geſchätzt, und es ſcheint, man hielt es von Seiten der Regierung nicht für räthlich, voreilig dieſe Irrthümer zu berichtigen. Das Departement ſelbſt aber war zu wenig unterrichtet, um das Falſche in der Angabe zu bemerken, und ſo blieben mehrere derſelben, ſo lange die Schiffe in Dienſt ſich befanden. Der Leſer

wird die Eigenthümlichkeit der verſchiedenen Schiffe beſſer würdigen können, wenn wir mehrere dieſer Angaben als Beiſpiele für alle anführen.

Die United States und die Conſtitution waren, wie früher geſagt wurde, große Schiffe mit 30 Vierundzwanzigpfündnern auf dem unterſten Verdeck und wurden als 44r angegeben. Der Congreß und die Conſtellation waren Schiffe, die nach der bei den Engländern damals üblichen Weiſe als 38r angegeben wurden, da ſie doch nur Achtzehnpfündner Fregatten von dem größten Kaliber waren. Der Eſſex war das einzige Schiff in der Marine, welches richtig als ein 32r taxirt worden war. Es hatte eine Oberlauf-Batterie von 26 Zwölfpfündnern, und war in ſeiner Art ein großes Schiff.

Der John Adams, General Greene, Adams und Boſton waren nach der engliſchen Beſtimmungsart 28r, und zwar waren die zwei letzteren kleine Schiffe dieſer Gattung. Der Georg Washington, obgleich er nur als 24r vorkommt, während der Boſton als 32r figurirte, war, ſo genau es jetzt nach dem officiellen Bericht über das Tonnenmaaß angegeben werden kann, mehr als ein Viertel größer als das letztere Schiff. Es iſt die Frage, ob man den Boſton größer als einen 24r ſchätzen konnte, da der Connecticut, der doch um 30 Tonnen größer war, als ein ſolcher galt. Indeſſen muß bemerkt werden, daß von den Schiffserbauern der verſchiedenen Colonieen das Tonnenmaaß verſchieden berechnet zu werden pflegte, wie es

auch jetzt noch unter verſchiedenen Nationen der Fall iſt, und ſo könnte es wohl ſein, daß in Ermangelung einer gleichmäßigen Annahme einige Irrthümer ſich in dieſe Angaben eingeſchlichen hätten.

Zu bemerken iſt noch, daß die kleineren Schiffe in ihrer Art leichter waren, und in keiner Weiſe mit denen vom ſelben Kaliber heutigen Tags verglichen werden können.

Am Schluſſe des Jahres 1798 war die active Macht in Weſtindien in folgender Weiſe in vier verſchiedene Geſchwader getheilt:

Ein Geſchwader unter Com. Barry, dem älteſten Offizier im Dienſte, kreuzte windwärts und ging ſüdlich bis Tabago. Es beſtand aus folgenden Schiffen: United States, 44 Kanonen, Com. Barry. Conſtitution 44, Capit. Nicholſon. George Washington 24, Cap. Fletcher. Merrimack 24, Cap. Brown. Portsmouth 24, Cap. M'Niell. Herald 18, Maſter Com. Ruſſel. Pickering 14, Lieutenant Com. Preble. Eagle 14, Lieut. Campbell. Scammel 14, Lieut. Adams. Diligence 12, Lieut. Brown.

Dieſe Macht war nun in activem Dienſte; die Schiffe ſegelten von Punkt zu Punkt mit dem Befehl, in Prince Rupert's Bay ſich wieder zuſammen zu finden. Dieſes Geſchwader machte mehrere Priſen, beſonders Kaper. Da keine derſelben von Umſtänden begleitet war, die beſonderer Erwähnung verdienten, ſo führen wir ſie zuſammen an, obgleich ſie zu verſchiedenen Zeiten ſtatt-

fanden. Die United States, 44, Com. Barry, nahmen den Amour de la Patrie, von 6 Kanonen, mit 80 Mann; und den Tartuffe, von 8 Kanonen, mit 60 Mann. Der Merrimack, von 24 Kanonen, Capit. Brown, nahm die Magicienne, von 14 Kanonen, mit 63 Mann, und den Bonaparte; der Portsmouth, von 24 Kanonen, Capit. M'Niell, den Fripon, und den Ami, von 6 Kanonen, mit 16 Mann; der Eagle, von 14 Kanonen, Cap. Campbell, den Bon Père, von 6 Kanonen, mit 52 Mann.

Ein zweites Geſchwader, unter dem Befehl des Capitain Truxtun, ſammelte ſich bei St. Kitts, und kreuzte ſeewärts bis Porto-Rico. Es beſtand aus folgenden Schiffen: Conſtellation, 38 Kanonen, Com. Truxtun Baltimore 20, Capit. Phillips. Richmont 18, Cap. S. Barron. Norfolk 18, Cap. Williams. Virginia 14, Cap. Bright.

Der Baltimore nahm die Esperance, und war bei der Wegnahme der Sirène, von 4 Kanonen, mit 36 Mann. Dieſes Schiff kam, bald nach der Entlaſſung des Capit. Phillips, unter das Commando des Capit. Barron, und wurde noch vor dem Ende der Jahrszeit von Capit. Cowper commandirt. Die Conſtellation nahm die Diligente und die Union.

Eine kleine Streitmacht unter dem Commando des Capit. Tingey bewachte die Paſſage zwiſchen Cuba und St. Domingo. Sie beſtand aus dem Ganges, 24 Kano-

nen, Capit. Tingey. Pickney 18, Cap. Hayward, und der South Carolina 12, Cap. Payne.

Der Ganges nahm den Vengeur, von 6 Kanonen, die Rabateuſe, den Eugène und die Espérance, von 8 Kanonen.

Der Delaware, von 20 Kanonen, Capit. Decatur, mit den Zollſchiffen Governor Day, von 14 Kanonen, und General Greene, von 10 Kanonen, wurden beordert, in der Nähe von Havannah zu kreuzen, um den Handel an der Küſte von Cuba zu ſchützen. Der Delaware nahm den Marſuin, von 10 Kanonen, und im Spätjahr unter dem Commando des Capit. Baker, den Renard und den Océan. Der Montezuma, von 20 Kanonen, Capit. Murray, kreuzte, nach der Wegnahme der Retaliation und der Rückkehr des Norfolk, nach Amerika, eine Zeitlang allein und nahm einen kleinen Kaper von 6 Kanonen.

So war die Vertheilung der Schiffe im Anfang des Jahres; allein es fanden häufige Wechſel ſtatt, als die neuen Schiffe ins Meer ſtachen, beſonders beging man dadurch einen großen Fehler, daß man die Schiffsmannſchaft nach dem ſo kurzen Zeitraum eines Jahres wieder wechſelte. — Demzufolge wurden natürlich die Schiffe, die im Juli und Auguſt 1798 nach Weſtindien geſegelt waren, wenn ſie auch keine andere Urſache abrief, genöthigt, im Sommer 1799 wieder nach Hauſe zurückzukehren, um ihre Mannſchaft gegen andere auszutauſchen. Glücklicher Weiſe machten der Geiſt der Zeit, ferner die Ab-

weſenheit von Kapern und endlich ein Ueberfluß an Leuten dieſen Mißſtand weniger fühlbar, und der dadurch herbeigeführte Aufenthalt hatte weniger zu ſagen, als man unter andern Verhältniſſen hätte befürchten müſſen.

Am 9. Februar kreuzte die Conſtellation in dem ihr vorgeſchriebenen Terrain und hatte Bevib in einer Entfernung von 5 Meilen W. S. W., als ſie ſüdlich ein großes Schiff gewahrte. Da die Conſtellation grade lufwärts ſegelte, ging Capit. Truxtun auf das fremde Schiff los, und ließ, als es die amerikaniſche Flagge aufſteckte, die geheimen Signale geben. Da der Feind dieſe nicht beantworten konnte, hielt er weitere Verſtellung für überflüſſig und feuerte herausfordernd lufwärts eine Kanone ab, indem er ſich unter leichtem Segel hielt und zum Kampfe einlud. Dies war, ſeit dem Ende der Revolution, die erſte Gelegenheit, die ſich einem amerikaniſchen Kriegsſchiff darbot, mit einem Feinde Seite an Seite zu liegen, deſſen Stärke einen Kampf wahrſcheinlich machte. Die Offiziere und Soldaten der Conſtellation brannten vor Begierde, den Kampf zu beginnen. Ebenſo aber zeigte auch das fremde Schiff keine Luſt, ſeinen Feind zu täuſchen, ſondern wartete ihn muthig ab. Als die Conſtellation der franzöſiſchen Fregatte ſo nahe gekommen war, daß ſie mehrmals angerufen wurde, eröffnete ſie ihr Feuer, welches ſchnell und mit Nachdruck erwiedert wurde. Die Conſtellation überholte den Feind allmählig unter ſtetem heftigen Feuern der beiden Schiffe. Die erſtere litt beſon-

ders Schaden an Segel und Takelwerk, und mitten im heftigſten Feuer ihres Gegners wurde ihre Fockſtange ganz nahe am unteren Eſelshaupt ſtark beſchädigt. Der Fockmars wurde von Mr. David Porter, einem talentvollen Midſhipman, commandirt. Als dieſer junge Offizier in der Hitze des Kampfes ſein Anrufen in Betreff dieſes wichtigen Umſtandes unbeachtet ſah, zerſchnitt er auf ſeine eigne Verantwortung hin die Stopfer und zog die Raaen ein. Indem er auf dieſe Weiſe die Spiere von der Laſt der Segel befreite, hinderte er den Sturz des Fockmaſts mit ſeinem Korbe. In Stärke und Wirkung des Feuers war die Conſtellation im Vortheil, und trotz des am Fockmaſt erlittenen Schadens konnte ſie zwei oder drei ſtarke Lagen geben und dadurch den Kampf entſcheiden. Nachdem man ſo etwa eine Stunde lang den heftigen Kampf fortgeſetzt hatte, ſchoß die Conſtellation aus dem Dampfe, wendete ſich, hatte ſchräg des Gegners Stren, und war wieder mit jeder Kanone bereit, ihn zu decken, als ſich der Feind ergab.

Es ſtellte ſich heraus, daß die Priſe die franzöſiſche Fregatte Inſurgente, Capit. Barrault war, daſſelbe Schiff, welches, wie ſchon erwähnt worden iſt, die Retaliation genommen und den Montezuma und Norfolk verfolgt hatte, eins der gewaltigſten Schiffe. Es war ſtark beſchädigt und hatte an Todten und Verwundeten einen Verluſt von 70 Mann, nämlich 29 Todte und 41 Verwundete. Die Conſtellation hatte außer dem Verluſt ihres

Fockmaſtes, der umgelegt hatte werden müſſen, viel Schaden auf dem Verdeck genommen; ihr Rumpf dagegen hatte nicht weſentlich gelitten, und nur drei Mann waren verwundet. Unter dieſen war Mr. James M'Donough, ein Midſhipman, dem ein Bein abgeſchoſſen worden war. Gleich im Anfang des Kampfes hatte ein Mann ſeine Kanone verlaſſen und war auf der Stelle von dem dritten Lieutenant, zu deſſen Diviſion er gehörte, getödtet worden. Die Bewaffnung der Inſurgente beſtand aus 40 franzöſiſchen Zwölfpfündnern auf dem Oberloff und 409 Mann an Bord. Sie war etwas ſtärker als ein regelmäßiger Zweiunddreißiger, welchen Rang ſie ungefähr in der engliſchen Marine eingenommen haben würde, obgleich ein franzöſiſcher Zwölfpfündner-Schuß beinahe 13 engliſche Pfund wiegt. Bei dieſer Gelegenheit ſoll die Conſtellation nur 38 Kanonen geführt haben, 12 weniger als ſeit der Einführung der Carronaden, und ihre Mannſchaft belief ſich auf 309 Mann. Indeſſen beſtand die Oberloff-Batterie der Conſtellation aus Vierundzwanzigpfündnern, ein für ihre Größe und Stärke zu ſchweres Geſchütz, welches ſie auch am Ende dieſes Kreuzzugs verlor, indem ſie es gegen Achtzehnpfündner austauſchte.

Der glückliche Ausgang dieſes Kampfes erfüllte Amerika mit Freude, und man hielt ihn für einen Beweis von ſeemänniſcher Tüchtigkeit, der dem Nationalſtolze ſehr ſchmeichelhaft ſein mußte. Ohne die Details zu unter-

ſuchen, rühmte ihn die Nation als einen Sieg eines Achtunddreißigers über einen Vierziger; und die junge Marine wurde jeder andern in der Welt gleichgeſtellt; eine etwas gewagte Behauptung, die ſich auf einen einzigen Verſuch ſtützte und ohne eine genügende Einſicht in die ganze Sache aufgeſtellt war. Dem tapfern Feinde muß man zugeſtehen, daß Capit. Barrault, der ſein Schiff, ſo lange er nur einige Hoffnung hatte, vertheidigte, nur von einer überlegneren Macht überwältigt worden; ebenſo aber gebührt das Lob dem Com. Truxtun, und denen, die unter ihm kämpften, daß ſie ihre Sache mit einer Leichtigkeit und einem Erfolge durchführten, die mit dem auf ihrer Seite ſtehenden Vortheil im Verhältniß ſtand. Man erinnert ſich ſchwerlich eines Falles (ich wenigſtens kenne keinen), in dem eine vollſtändig bemannte Fregatte, mit Zwölfpfündnern, ſelbſt nur ein Schiff mit Sechszehnpfündnern beſiegt hätte, und hier finden wir ſogar, daß die Inſurgente Vierundzwanzigpfündner entgegenſtellte. Ein Sieg war unter dieſen Umſtänden nicht zu hoffen geweſen, und wir dürfen dabei nicht überſehen, mit welcher Bereitwilligkeit der Kampf mit einem unbekannten Gegner geſucht, und mit welcher Gewandtheit und Schnelligkeit der Sieg erfochten worden war.

Die Inſurgente ergab ſich etwa um halb vier Uhr Nachmittags. Mr. Rodgers, der erſte Lieutenant der Conſtellation mit Mr. Porter und 11 Mann, wurden

an Bord derſelben geſchickt, um ſie in Beſitz zu nehmen und die Abführung der Gefangenen zu überwachen. Der Wind erhob ſich jetzt und als die Finſterniß die Arbeiten einzuſtellen gebot, befanden ſich noch 173 Mann von dem gewonnenen Schiffe auf demſelben. Der Wind wurde immer ſtärker, und aller Anſtrengung ungeachtet, kamen in der Dunkelheit die Schiffe aus einander.

Die Lage des Mr. Rodgers wurde nun ſehr kritiſch. Das Schiff war noch mit den Trümmern bedeckt, Verwundete und ſelbſt Todte lagen zerſtreut auf dem Verdecke umher, und den Gefangenen war die Gelegenheit gegeben ſich frei zu machen. Die Gitter waren nach der Uebergabe von den Leuten der Inſurgente über Bord geworfen worden und Handfeſſeln waren keine zu finden.

Glücklicherweiſe war Mr. Rodgers ein Mann von großer Entſchloſſenheit, und herkuliſcher Stärke, und Mr. Porter, obgleich jung und verhältnißmäßig von zarter Natur, in dieſen ſchwierigen Verhältniſſen ein ſo brauchbarer Gefährte, wie man nur einen wünſchen konnte. Sobald man gewiß war, daß die Gefangenen dieſen Abend nicht mehr aus dem Schiff geſchafft werden konnten, wurden ſie alle in den untern Raum geſchickt, die Feuerwaffen geſichert und vor jede Luke wurde eine von Kopf bis zu Fuß bewaffnete Schildwache poſtirt, mit dem ſtrengen Befehl, Jedermann, der ohne Erlaubniß auf das Verdeck zu kommen verſuchte, niederzuſchießen. In dieſer verhängnißvollen Lage blieb Mr. Rodgers mit

ſeinen Leuten drei Tage lang, unfähig zu ſchlafen, genöthigt eine Fregatte zu leiten, und die Gefangenen mit der größten Vorſicht zu bewachen, da dieſe ſtets nach einer Gelegenheit ſpähten, des Schiffes ſich wieder zu bemeiſtern. Nach dieſer Zeit brachten ſie die Inſurgente nach St. Kitto, wo ſie die Conſtellation bereits angekommen fanden.

Mr. Rodgers und Mr. Cowper, der erſte und zweite Lieutenant der Conſtellation, wurden bald darauf zu Capitainen ernannt, indem damals eine große Unregelmäßigkeit in ſolchen Dienſtſachen eingeriſſen war.

Der Rang eines Maſter Commandant war zwar gegründet worden, allein die Regierung ſchien zu denken, ſie ſei erſt in der Organiſation der Verwaltung begriffen, und dürfe Offiziersſtellen der verſchiedenen Grade nach Willkühr vergeben, wenn nur keiner von ſeiner früheren Stelle degradirt würde. Capitain Rodgers kam zum Maryland 20, und Capitain Cowper zum Baltimore 20.

Der Sieg der Conſtellation trug dazu bei, den Seedienſt immer noch beliebter zu machen, und die angeſehenſten Familien der Nation bemühten ſich mehr als je, ihre Söhne in denſelben zu bringen. Die neuen Schiffe wurden ſo ſchnell als möglich in die See gebracht, und ſobald ſie bemannt und ausgerüſtet waren, zu Kreuzzügen in die verſchiedenen Gewäſſer verſendet. Die Inſurgente kam als ein Sechsunddreißiger in den Dienſt; das Commando derſelben wurde dem Capitain Murray, früher

bei dem Montezuma 20, gegeben, und ſie commandirt einen Streifzug zu unternehmen.

Jetzt ſchien ſich die Sorge der Regierung einen weiteren Kreis zu ziehen, und ſie begann, ihre Blicke über die amerikaniſchen Gewäſſer hinaus zu richten.

Am Schluß des Jahres ſegelten der Congreß von 38 Kanonen, Capitain Sever und der Eſſex von 32 Kanonen, Capitain Preble ab, um Schiffe nach Batavia zu geleiten. Das erſtere dieſer Schiffe erfuhr einen Unfall, dem alle neue Schiffe, wenn ſie im Winter Amerika verlaſſen, ausgeſetzt ſind. Sein Takelwerk war bei kalter Witterung aufgeſetzt worden. Als das Schiff nun in den Strudel kam, wurde jenes locker, und als es noch dazu einen ſtarken ſüdlichen Sturm auszuhalten hatte, verlor es nicht nur alle ſeine Maſten, ſondern auch ſein Bowſpriet. Der Hauptmaſt ging verloren, während Mr. Bosworth, der vierte Lieutenant, eben bemüht war, die große Stenge zu kürzen, und tödtete dieſen Offizier. Die Mannſchaft des Mars wurde glücklich gerettet. *)

*) Ein ähnlicher Unfall wäre beinahe den United States, von 44 Kanonen, auf ihrem erſten Kreuzzug unter Commodore Barry begegnet. Als das Schiff in den Strudel kam, lockerte ſich das Takelwerk, indem es zehn Knöpfe in einem Sturme lenzte. Während alle für die Maſte zitterten, ſchlug Mr. James Barron, der dritte Lieutenant, dem Commodore Barry vor, das Takelwerk taljen zu wollen, und verſicherte zuverſichtlich, dies ausführen zu können. Das kühne Anerbieten wurde angenom-

Der Congreß kehrte zu ſeiner Ausbeſſerung wieder in den Hafen zurück, Capitain Preble aber ſetzte ſeinen Lauf fort und brachte ſeine Wimpel, was zum erſten Mal bei einem regulären Kreuzer der Fall war, bis öſtlich vom Cap der guten Hoffnung.

Die thätigen Maßregeln des amerikaniſchen Gouvernements hatten das franzöſiſche zu Unterhandlungen geneigter gemacht, und da man Bürgſchaft hatte, daß neue Geſandten mit mehr Achtung empfangen werden würden, als dies bei den zuletzt geſchickten der Fall geweſen, denen man mit Beleidigungen und Geringſchätzung begegnet war, ſegelten die United States von 44 Kanonen, Commodore Barry, von Newport, Rhode Island am 3. November ab, mit einer Geſandtſchaft an das franzöſiſche Direktorium an Bord. Ungeachtet dieſer Frieden bezweckenden Maßregeln arbeitete der Congreß doch immer in der Geſetzgebung zur Begründung einer Marine weiter. Viele der Geſetze für das Gouvernement der Marine wurden verbeſſert, und neue Verordnungen an die Stelle alter mangelhafter geſetzt. Die zur Unterhaltung der Marine mit Einſchluß des Marine-Corps, für das Jahr

---

men. Mr. Barron ergriff die Spillen jeder Wand, ſchwang ſie nach dem Rufe unter ſorgfältiger Wachſamkeit der Offiziere zuſammen, und ſo wurde das gefährliche Unternehmen ausgeführt und die Maſte gerettet. Es muß bemerkt werden, daß wenige Maſtbäume in dieſem Kriege zuſammengeſetzt waren, ſondern meiſt aus einem Baum beſtanden.

1800 nothwendige Summe, belief ſich auf 2,482,953 Dol. 90 Cents.

Das neue Jahr fing an und man machte noch ſtärkere Anſtrengungen, den ſonderbaren Krieg, der nun ſchon 18 Monate lang dauerte, fortzuſetzen. Viele Anſchaffungen fanden in der Marine Statt, und folgendes iſt die Liſte der Schiffe, die im Laufe dieſer Jahrszeit beſonders in Weſtindien im Dienſt waren: United States von 44 Kanonen, Conſtitution 44, Preſident 44, Conſtellation 38, Congreß 38, Cheſapeake 38, Philadelphia 38, New-York 36, Inſurgente 36, Eſſex 32, General Greene 28, Adams 28, John Adams 28, Boſton 28, George Washington 24, Connecticut 24, Ganges 24, Trumbull 24, Portsmouth 24, Merrimack 24, Delaware 20, Baltimore 20, Maryland 20, Patapsco 20, Herald 18, Norfolk 18, Richmond 18, Pinckney 18, Warren 18, Eagle 14, Pickering 14, Auguſta 14, Scammel 14, Enterpriſe 12, Experiment 12.

Die Zollſchiffe blieben, mit Ausnahme von einem oder zwei, zu jener Zeit zu Hauſe; und auch Galeeren werden in der vorſtehenden Liſte nicht erwähnt. Befehle zur Ausrüſtung von 6 Vierundſiebenzigern waren ſchon früher gegeben worden, und bereits wurden Verträge wegen des Zuſammenbringens des nöthigen Materials abgeſchloſſen. Der kreuzende Theil der Schiffe war in zwei Hauptgeſchwader getheilt; das eine unter dem Commando des Commodore Talbot, deſſen Flagge auf der

Conſtitution von 44 Kanonen wehte, hatte ſeine Station bei St. Domingo; das andere, bei Guadaloupe, ſtand im Anfang unter dem Commando des Commodore Truxtun von der Conſtellation von 38 Kanonen und ſpäter unter dem des Commodore Decatur von der Philadelphia von 38 Kanonen. Die Stärke des erſteren wechſelte von 7 zu 12 Schiffe, während das zweite im April aus 13 Segeln beſtand.

Trotz dieſer Entfaltung einer bedeutenden activen Streitmacht, beſtimmten die großen Vortheile, welche die Inſeln darboten, die Verſuchungen, die in dem amerikaniſchen weſtindiſchen Handel lagen, damals einer der bedeutendſten in dem Lande, den Feind zu einer ſteten Wachſamkeit, und ſo wimmelten die Gewäſſer von franzöſiſchen Kreuzern; beſonders von Caperſchiffen; darum kreuzte auch die ſtärkſte amerikaniſche Escadre in dieſer Gegend.

Am 1. Februar 1800 befand die Conſtellation von 38 Kanonen, Commodore Truxtun, gerade im Angeſicht von Guadaloupe, allein, von Baſſeterre fünf Meilen entfernt, als man ſüdöſtlich ein weſtlich ſteuerndes Segel gewahrte. Commodore Truxtun hielt es zuerſt für ein großes engliſches Kauffahrerſchiff von Martinico, von dem er einige Kenntniß hatte, und da er ſich nicht leewärts von ſeinem Kreuzterrain wollte bringen laſſen, zog er die engliſchen Farben auf, um das Schiff einzuladen auf ihn zuzuſteuern und mit ihm zu reden. Dieſe Einladung blieb

jedoch unbeachtet; die Segel wurden zur Verfolgung beigeſetzt, und die Conſtellation näherte ſich raſch dem fremden Schiffe. Als man ihm näher kam erblickte man in ihm ein franzöſiſches Kriegsſchiff. Schnell wurden die engliſchen Farben heruntergenommen und die Conſtellation zum Kampf bereit gemacht. Man ſah nun deutlich, daß das verfolgte Schiff eine große Fregatte von 52 Kanonen war. Es ließ ſich annehmen, daß die Stärke des Geſchützes ſeiner Zahl entſprach, und der einzige Umſtand, den dieſe Ungleichheit mit der Conſtellation einigermaßen wieder gut machte, war der, daß das fremde Schiff ſehr tief ging, ein Umſtand, der ſich aus der Art, wie man werthvolle Artikel nach Frankreich zu ſenden pflegte, erklären ließ. Es geſchah auf Kriegsſchiffen, als der ſicherſten Art des Transportes. Commodore Truxtun ließ ſich durch dieſe Entdeckungen nicht entmuthigen, ſondern ſetzte jedes Stückchen Segel bei, das ihn voran bringen konnte.

Gegen Mittag jedoch ließ der Wind nach, und der Feind war im Vortheil beim Segeln. So wurde die Verfolgung bei wechſelndem Wind und einer ruhigen See bis zum Mittag des 2. Februar fortgeſetzt, als der Wind wieder ſich zu heben begann, und die Conſtellation kam wieder voran. In der Mitte des Nachmittags ſchien ſich der Wind zu ſtellen, und die Verfolgung wurde immer heftiger. — Deſſen ungeachtet kamen die beiden Schiffe erſt um 8 Uhr des Abends einander ſo nahe,

daß ſie ſich anrufen konnten, und zwar ſo, daß der Feind dem Winde zu ſich ein wenig näherte und die Conſtellation bei ihrer Windvierung duplirte. Commodore Truxtun wollte eben den Feind anrufen, als dieſer vom Stern und ſeinem halben Verdeck ein Feuer eröffnete. Die Conſtellation zog ſich der Windvierung des Feindes noch näher, und gab ihm in einigen Minuten eine ganze Lage und nun begann der ernſtliche Kampf. Es war etwas nach 8 Uhr, als das Feuern begann und es wurde fortgeſetzt bis beinahe 1 Uhr Morgens, indem die beiden Schiffe faſt die ganze Zeit hindurch Seite an Seite hinſegelten. Da hielt mit einem Mal das fremde Schiff ein und entzog ſich dem Kampfe.

An Bord der Conſtellation wurde Befehl gegeben ſich zur weiteren Verfolgung zu rüſten, aber in dieſem Augenblicke wurde dem Commodore Truxtun gemeldet, daß der Hauptmaſt faſt nur noch von dem Holze unterſtützt würde, indem jede Wand weggeſchoſſen, und viele von ihnen ſo wiederholt zerfetzt worden wären, daß die Anwendung von Spieren unnöthig würde. Wie ſchon bemerkt worden iſt, beſtanden damals in der amerikaniſchen Marine die Maſtbäume aus einzelnen Stöcken und wenn die Spieren wichen, wichen ſie alle zuſammen. Von der Gefahr unterrichtet, befahl Commodore Truxtun den Leuten vom Geſchütz, dieſen wichtigſten Maſt zu retten. Dann hoffte er noch einmal dem Feinde zur Seite zu kommen, und nach der Schwäche zu urtheilen, mit der

in der letzten Stunde Widerſtand war geleiſtet worden, konnte dies gelingen, und ſeine Wegnahme war gewiß. Keine Anſtrengungen aber konnten das Unglück verhindern, der Maſt fiel wenige Minuten, nachdem der Feind die Flucht ergriffen hatte, auf das Verdeck. Alle Leute vom Mars nebſt Mr. Jarvis ſelbſt, dem commandirenden Midſhipman des Mars, ſtürzten mit den Spieren über die Seiten des Schiffes, und dieſer tapfere junge Offizier, der ſich geweigert hatte, ſeinen Poſten zu verlaſſen, kam mit allen ſeinen Leuten, einen einzigen ausgenommen, um.

Der Zuſtand der Conſtellation ließ es nicht ferner zu, den Kampf wieder aufzunehmen, ihr Feind aber befand ſich in einer noch weit ſchlimmeren Lage, nur mit der Ausnahme, daß er noch Spieren genug hatte, die ihm die Flucht möglich machten. Als Commodore Truxtun die Unmöglichkeit einſah, einen befreundeten Hafen windwärts zu erreichen, richtete er, ſobald er das Schiff von den Trümmern gereinigt hatte, ſeinen Lauf nach Jamaika, wo er auch glücklich ankam.

Bei dieſer heißen und heftigen Action wurden der Conſtellation 14 Mann getödtet und 25 verwundet, und von dieſen ſtarben noch in Folge der Wunden 11. Ihr Gegner kam ſpäter ohne Maſten in einem ſinkenden Zuſtande nach Curaçao, und erzählte, daß ihm in einem Kampf mit der Conſtellation, der 5 Stunden lang in der Entfernung eines Piſtolenſchuſſes gewährt hätte, 50 ſeiner Leute getödtet und 110 verwundet worden wären.

Dieſe Angabe hat ſich als vollſtändig wahr erwieſen, und giebt uns einen Maßſtab zur Beurtheilung der von beiden Seiten bewieſenen Tapferkeit. Das franzöſiſche Schiff war aber die Vengeance, unter dem Commando des Capitain Pilot.

Die Bewaffnung der Conſtellation war ſeit ihrem Kampfe mit der Inſurgente geändert worden. Ihre Oberlauf=Batterie beſtand jetzt aus 28 Achtzehnpfündnern, und auf ihrem Hintercaſtell führte ſie 10 vierundzwanzigpfündige Carronaden, ſo ziemlich die erſten Geſchütze dieſer Art, die in der amerikaniſchen Marine gebraucht worden waren. Ihre Mannſchaft beſtand aus 310 Seelen.

Die Stärke der Vengeance wird auf 28 Achtzehnpfündner, 16 Zwölfpfündner und 8 zweiundvierzigpfündige Carronaden angegeben. Ihre Mannſchaft wird verſchieden zwiſchen 400 bis 500 Mann geſchätzt. Das Geſchütz war nach franzöſiſchem Gewicht berechnet, demzufolge zu je 12 Pfund noch eins hinzuzurechnen iſt*).

---

*) Ueber die Conſtruction wie über die Bewaffnung der Vengeance finden ſich verſchiedene Angaben. Die Zeitſchriften enthalten eine Erzählung von einem gewiſſen Mr. James Howe, der während des Gefechts als Gefangener an Bord derſelben war, und der ein Zeugniß vom Capt. Pilot mitgebracht haben ſoll, daß er und die anderen Gefangenen an Bord, an der Zahl 36, ſich geweigert hätten, gegen ihr Vaterland zu kämpfen, als die Schiffe an einander gekommen waren. Nach der Angabe dieſes Augenzeugen führte die Vengeance auf ihrem unterſten Verdeck 32

Es iſt keine Frage, die Conſtellation hatte es mit einem an Stärke überlegenen Feind zu thun, doch würde ſie die Vengeance genommen haben, wenn ſie ihren Maſt nicht verloren hätte. Man erzählt ſogar, die Vengeance habe während des Kampfes dreimal die Flagge geſtrichen, als ſie aber geſehen, daß die Conſtellation immer noch ihr Feuer fortſetze, ſie wieder aufgezogen.

Achtzehnpfündner, von denen hinterwärts ſtanden; auf ihrem Hintercaſtell 4 lange Zwölfpfündner und 12 ſechsunddreißigpfündige meſſingene Caronnaden; auf ihrem Vordercaſtell 6 Zwölfpfündner; alle zuſammen 54 Stück; und eine Lage von 26 Kanonen. Ihre Mannſchaft wird auf 400 Mann angegeben, mit Einſchluß der vielen Paſſagiere, die alle auf Poſten geſtellt waren. Die Vengeance ſoll, nach der Erzählung des Mr. Howe ſtark gelitten haben, indem ſie in ihren Rumpf 186 Kugeln erhalten hätte. Das Blutbad an Bord war ſchrecklich.

Dieſe Erzählung hat viel Wahrſcheinlichkeit. Die Gegenwart des Mr. Howe iſt durch das Zeugniß beſtätigt, die Geſchütze des Sterns ſtimmen mit den von Com. Truxtun beim Beginne des Kampfes angegebenen überein; und die Bewaffnung iſt ſo ziemlich dieſelbe, die bei einer großen franzöſiſchen Fregatte heutigen Tags, die Caronnaden führt, gebräuchlich ſein würde. Die Angabe, daß ſie ein Zweidecker geweſen, eine Angabe, die zur Zeit gewöhnlich war, mag aus dem Umſtand entſtanden ſein, daß ſie ſo viele Geſchütze auf ihrem Vorder= und ihrem Hintercaſtell führte, und es iſt wohl wahrſcheinlich, daß Com. Truxtun ſie als Zweidecker angegeben haben würde, wenn ſie wirklich ein ſolcher geweſen wäre. In der Zahl der Mannſchaft könnte ſich ein Paſſagier geirrt haben, und es iſt bekannt, daß die Franzoſen ihre Schiffe eher zu ſtark, als zu ſchwach zu bemannen pflegten.

Wenn dies wirklich der Fall war, ſo muß man es in der Dunkelheit der Nacht nicht bemerkt haben.

Com. Truxtun erwarb ſich durch dieſe Action einen großen Namen, und wurde, als er zur Herſtellung ſeines Schiffes nach Amerika zurückgekehrt war, zum Commandanten des Preſident, eines Schiffes von 44 Kanonen, welches damals ausgerüſtet wurde, ernannt. Der Congreß gab ihm für ſein gutes Benehmen eine goldene Medaille, und die Tapferkeit des Mr. Jarvis wurde durch einen feierlichen Beſchluß belobt. Die Conſtellation bekam jetzt Capt. Murray, der grade von einem kurzen Kreuzzug mit der Inſurgente zurückgekommen war; er ſegelte mit ihr nach Weſtindien, um ſich mit dem Geſchwader des Com. Talbot zu vereinigen.

Dieſer letztere Offizier hatte mehrere Monate lang bei St. Domingo gekreuzt, und unternahm damals eine Expedition, welche der von ihm in dem Revolutionskrieg bewieſenen Kühnheit ganz entſprach.

Es wurde für gewiß erzählt, in Port Platte, einem kleinen Hafen auf der ſpaniſchen Seite von St. Domingo, liege ein bedeutender franzöſiſcher Caperbrief, und da das Schiff ſeines Segelns wegen ſehr gefährlich war, ſo beſchloß Com. Talbot, es wegzukapern. Das Schiff war früher das britiſche Packetſchiff der Sandwich, und wartete nun, bis ſeine Ladung mit Caffee beendigt war, um dann eine Fahrt nach Frankreich zu machen. Die Geſetzlichkeit dieſer Unternehmung mußte ſehr bezweifelt wer-

den; aber die franzöſiſchen Seeräuber waren ſo ſehr begünſtigt in den ſpaniſchen Colonieen, daß die amerikaniſchen Offiziere weniger bedenklich waren, als ſie ſonſt geweſen ſein würden.

Sobald man beſchloſſen hatte, den Streich auszuführen, ſetzte ſich Mr. Hull, der erſte Lieutenant der Conſtitution, bei Nacht in einen der Kutter der Fregatte und recognoscirte. Com. Talbot war genöthigt, die Expedition aus Mangel eines Fahrzeuges, das weniger Verdacht erregte, zu verſchieben. Bald aber fand ſich durch Zufall ein ſolches. Eine amerikaniſche Schaluppe nämlich, die Sally genannt, war an der Küſte der Inſel beſchäftigt geweſen unter Umſtänden, die ſie einem Aufenthalte ausgeſetzt hatten. Dieſe wurde durch ein Boot der Fregatte aus einem der kleinen franzöſiſchen Häfen herausgebracht. Sie hatte vor Kurzem Port Platte verlaſſen, um bald wieder dahin zurückzukehren, und bot ſo auf ein Mal alle nur möglichen Vortheile dar.

Com. Talbot ſchickte alſo einen Trupp von Seeleuten, unter dem Commando des Mr. Hull, auf die Sally und befahl dieſem, ohne Weiteres die Sache auszuführen. Die Schaluppe wurde, der Entdeckung zu entgehen, zur See bemannt und ſegelte zu einer Zeit ab, daß ſie etwa gegen Mittag des folgenden Tags Port Platte erreichen könnte. Während ſie im Laufe der Nacht mit leichtem Segel ihrem Hafen zueilte, fuhr plötzlich ein Schuß über ſie hin und bald darauf erblickte man neben ihr eine

engliſche Fregatte. Mr. Hull ſegelte an ſie heran, und als der enternde Lieutenant auf das Verdeck der Schaluppe kam und die beträchtliche Anzahl von Offizieren und Soldaten erblickte, war er ebenſo erſchrocken als erſtaunt. Als ihm der Gegenſtand der Expedition erzählt wurde, drückte er ſein Bedauern aus, indem ſein Schiff ebenfalls nur den Sandwich ſeine Ladung vollenden laſſen, und ihn dann auch kapern wollte!

Die Bewegungen der Sally waren ſo wohl berechnet, daß ſie grade zur rechten Stunde an der Mündung des Hafens ankam, Der Sandwich lag bei ihrer Annäherung grade mit ſeiner Seite ihr gegenüber, und in einer kleinen Entfernung ſtand, ihn zu ſchützen, eine Batterie. Als man ſo nahe war, daß man geſehen werden konnte, ſchickte Mr. Hull die meiſten ſeiner Leute hinunter, machte am Stern ein Anker bereit und ſtand mit einem Male an des Feindes Bug. Es war alles ſo gut vorbereitet, daß auch nicht der geringſte Verdacht rege geworden war; die Leute der Conſtitution eilten in den Sandwich herüber und nahmen ihn ohne den Verluſt eines einzigen Mannes. In demſelben Augenblick landete Capt. Carmick mit den Seeleuten, drang in die Batterie und vernagelte die Geſchütze.

Ungeachtet der großen Aufregung am Ufer, machten die Amerikaner nun Anſtalt, ſich ihre Priſe zu ſichern. Der Sandwich wurde gänzlich abgetakelt und Alles unter Deck gebracht. Vor Sonnenuntergang waren ſchon die

Raaen der oberen Bramſegel in der Quere errichtet, ſeine Kanonen ausgebrannt, ſeine neue Mannſchaft ihm zugetheilt und nachdem bald darauf die Anker gelichtet waren, lief er aus dem Hafen und ſchloß ſich an die Fregatte an.

Kein Unternehmen dieſer Art wurde jemals mit größerer Entſchloſſenheit und Manneszucht ausgeführt. M. Hull erwarb ſich großes Lob durch die Promptheit, womit er die ihm gegebenen Befehle ausführte und kein Offizier hätte möglicher Weiſe beſſer unterſtützt werden können, da die Abweſenheit von Verluſt, in allen Fällen der Ueberraſchung, wo die Angegriffenen die Mittel zur Vertheidigung haben, wohl den ſtärkſten Beweis liefert, nicht allein von der Tapferkeit und dem Eifer, ſondern auch von der Beſonnenheit der Angreifenden.

Indeſſen kam dieſer Fang, welcher ohne Zweifel geſetzwidrig war, der Conſtitution theuer zu ſtehen. Nicht allein mußte der Sandwich zurückgegeben, ſondern auch ſämmtliche Priſengelder dieſer Kreuzfahrt mußten zur Erſetzung des Schadens verwendet werden.

Im Anfang Mai ging der Cheſapeake von 38 Kanonen, unter Commando des Capitain S. Barron, in See. Als erſten Dienſt hatte er eine Quantität gemünzten Geldes von Charleſtown nach Philadelphia zu bringen, wonach er eine Kreuzfahrt zwiſchen der Küſte und den Weſtindiſchen Inſeln unternehmen ſollte.

Die Inſurgente von 36 Kanonen war dem Capitain Fletcher gegeben worden, als Capitain Murray auf die

Conſtellation verſetzt wurde, und im Juli ging er auf eine Kreuzfahrt aus, mit dem Befehle, ſich zwiſchen dem 66 und 68ſten Längengrade zu halten und ſo weit ſüdlich als bis zum 30ſten Grad der nördlichen Breite zu ſteuern. Nachdem dieſes Schiff die Vorgebirge von Virginien paſſirt hatte, liefen keine authentiſchen Berichte, ausgenommen einige Privatnachrichten, die von Schiffen, welche ihn auf der See geſprochen hatten, eingeſendet wurden, weiter von ihm ein. Es war ihm aufgegeben worden, nur eine kurze Zeit in den erwähnten Längen- und Breitegraden zu kreuzen, wonach es ſeinem Commandeur frei gelaſſen worden war, ſeinem eigenen Gutdünken zu folgen, mit der Bedingung jedoch, daß er innerhalb 8 Wochen nach Annapolis zurückkehre. Acht und dreißig Jahre ſind bereits verfloſſen und keine Nachricht von irgend Jemanden, der zu dieſem unglücklichen Schiffe gehörte, erreichte deſſen Freunde.

Der Pickering, von 14 Kanonen, unter dem Commando des Capitain Hillar, ſegelte ebenfalls im Auguſt nach Guadaloupe und kehrte niemals zurück. Gleich, wie es mit der Inſurgente der Fall war, kam die ganze Mannſchaft um, indem keine zuverläſſigen Berichte über die Art des Unterganges dieſer Schiffe jemals erhalten wurden. An unbeſtimmten Gerüchten fehlte es nicht und es wurde ſogar behauptet, daß beide in einem Sturme an einander geprallt und zerſchmettert wären, eine Geſchichte, die durch keinen Zeugen beſtätigt wurde und

wahrſcheinlich eine Lüge war, indem der Pickering auf eine Station ausgeſandt war, welche die Inſurgente, bei der ihr überlaſſenen Willkühr, gewiß nicht geſucht haben würde, da dieſelbe bekanntlich ſchon mit amerikaniſchen Kreuzern überfüllt war. Dieſe beiden Schiffe brachten die Liſte der auf gleiche Weiſe verloren gegangenen Kriegsfahrzeuge auf drei, nämlich: der Saratoga von 16, die Inſurgente von 36, und der Pickering von 14 Kanonen, welchen der Repriſal von 16 Kanonen beigefügt werden könnte, obgleich der Koch dieſer letzteren Schaluppe gerettet wurde.

Die Natur dieſer Kriegsart, welche nun vorzüglich auf Jagden und Treffen mit kleinen, ſchnellſegelnden Kaperſchiffen und einer Art Korſaren, die den örtlichen Namen Picaroons führten, oder mit Barken, die ſich nicht weit in die See wagten, beſchränkt war, überzeugte die Regierung ſehr bald, daß zur vortheilhaften Verſehung dieſes Dienſtes eine andere Art Fahrzeuge erforderlich ſei, als die ſchweren, kurzen Schaluppen von 20 oder 24 Kanonen, deren ſo viele beim Beginn des Krieges angewendet wurden. Zwei Schooner waren zu dieſem Zweck gebaut worden, und beide bewieſen vollkommen ihre Vorzüge vor alten ſchwerfälligen Kreuzern, welche ſo zu ſagen von der Revolution geerbt waren. Das eine dieſer Fahrzeuge erhielt den Namen Experiment, das andere den der Enterpriſe, und war jedes zu 12 Kanonen beſtimmt. Die neueren Verbeſſerungen erſtreck-

ten ſich jedoch noch nicht auf die Bewaffnung ſelbſt dieſer Schooner, indem der altmodige Sechspfündner gebraucht wurde, wo jetzt eine 18 Pfund Carronade in Anwendung kommt. Die Enterpriſe, unter Lieutenant Com. Shaw, war in dieſem Jahre ſehr activ und nahm die Caperſchiffe: die Citoyenne, von 6 Kanonen und 47 Mann; die Seine, von 6 Kanonen und 57 Mann; l'Aigle, von 10 Kanonen und 78 Mann; die Pauline, von 6 Kanonen und 40 Mann, und die Guadaloupeenne, von 7 Kanonen und 45 Mann. Die meiſten dieſer Fahrzeuge ſetzten ſich zur Wehre, obgleich ſie ſich wegen ihrer Schwäche nicht viel Hoffnung auf einen glücklichen Ausgang machen durften. Die Citoyenne hatte 4 Todte und 11 Verwundete, ehe ſie ihre Flagge ſtrich; die Seine leiſtete verzweifelten Widerſtand und hielt ſo lange aus, bis ſie 24 Todte und Verwundete hatte, beinahe die Hälfte ihrer Mannſchaft, und der Aigle verlor in einem Gefecht von 15 Minuten 12 Mann, worunter der erſte Lieutenant. In dieſer letzten Affaire zählte die Enterpriſe 3 Todte und Verwundete.

Nahe am Ende ihrer Kreuzfahrt entdeckte die Enterpriſe, ſpät am Tage, windwärts in weiter Entfernung ein fremdes Segel und ſteuerte darauf los. In der Dunkelheit der einbrechenden Nacht wurde das gejagte Schiff aus dem Geſicht verloren und der Schooner hielt an, um nicht von ſeiner Station abzukommen. Bei Anbruch des Tages wurde der Fremdling, eine Brigg, wieder windwärts, wie zuvor, geſehen, beinahe noch in derſelben

Stellung, in welcher ſie zuletzt beobachtet worden war. Beide Schiffe zeigten nun gegenſeitig, daß ſie zum Kampf entſchloſſen ſeien. Am Mittage gab die Enterpriſe das amerikaniſche Signal, welches jedoch nicht beantwortet wurde, indem die Brigg die engliſche Flagge aufzog. Nun wurden die Signale, welche zwiſchen den engliſchen und amerikaniſchen Commandeuren feſtgeſtellt worden waren, gewieſen, aber der Fremdling konnte nicht antworten. Da nun Lieutenant Com. Shaw glaubte, daß die Brigg ein Feind von wenigſtens gleicher Stärke mit ſeinem eigenen Schiffe ſei, ſo zog er ſeine Flagge auf, als Herausforderung zum Näherkommen; ſtatt deſſen aber begann jener ſogleich, ſich zu entfernen. Die Enterpriſe drehte ſich nun unverzüglich mit kurzem Laviren windwärts, und da ſie ungewöhnlich ſchnell ſegelte, ſo zeigte es ſich ſehr bald, daß der Feind eingeholt werden würde.

Sobald als der Franzoſe ſich überzeugt hatte, daß ein Entkommen unmöglich ſei, ſo machte er ſich zum Gefecht fertig, wartete bis die Enterpriſe auf eine halbe Meile nahe gekommen war und begann dann zu feuern. Anſtatt dieſes zu erwiedern, hielt Lieutenant Com. Shaw den Schooner unter vollem Segel und in ungefähr einer halben Stunde, nachdem die Brigg ihr Feuer eröffnet hatte, deren Wellenſpur er lavirend gefolgt war, lag er ihr in der Entfernung eines Piſtolenſchuſſes zur Seite, windabwärts. Nun begann die Enterpriſe

mit ihren gut gerichteten Kanonen ein ſchnelles und zerſtörendes Feuer, welches etwas über eine Stunde dauerte, als der obere Vordermaſt der Brigg weggeſchoſſen wurde, und da ſie auch auf andere Weiſe gefährlich beſchädigt worden war, ſo ſtrich ſie ihre Flagge.

Dieſe Priſe war das Caperſchiff, der Flambeau, von 14 Kanonen und mehr als 100 Mann. Sein Verluſt war ſehr groß, denn beinahe die Hälfte der Mannſchaft war entweder todt oder verwundet. Die Enterpriſe hatte drei Todte und ſieben Verwundete. Man hielt dieſe kleine Affaire für eins der wärmſten Treffen in dieſem Kriege, denn es iſt ſelten, daß ein ſo heftiges Gefecht zwiſchen Fahrzeugen von ſo geringen Kräften ſtatt findet.

Lieutenant Shaw erntete verdientes Lob für ſeine Activitat als Commandeur dieſes Schooners, da er in dieſer kurzen Kreuzfahrt von nur acht Monaten, nebſt der Wegnahme der ſo eben erwähnten, noch eilf amerikaniſche Fahrzeuge wieder zurückeroberte. Es war ein Beweis von der größeren Zweckmäßigkeit dieſer Art Fahrzeuge vor allen anderen, daß in einem ſolchen Kriege die Enterpriſe, ein Schooner von nur 165 Tonnen Laſt, mit einer Bewaffnung von 12 leichten Kanonen und mit einer Mannſchaft von 60 und zuweilen 75 Mann, eine größere Anzahl feindlicher Caperſchiffe zerſtörte und dem Handel des Landes einen eben ſo großen Schutz gewährte, als irgend eine in dieſem Kriege beſchäftigte Fregatte.

Als im März die Boſton von 28 Kanonen, unter

Capitain Little, auf ihrer Fahrt nach Port au Prince begriffen war, wurden nahe der Landſpitze von St. Marks, wo ſie eine Handelsbrigg im Tau ſchleppte, neun Barken entdeckt, welche von der kleinen Inſel Gonaives kamen und mit allen Anzeigen feindlicher Abſichten auf die Schiffe zuruderten. Sobald als ihr Charakter nicht mehr bezweifelt werden konnte, wurden die Kanonen der Boſton eingezogen und das Schiff noch auf andere Weiſe verkleidet. Dieſe Kriegsliſt gelang in ſo weit, daß die Barken ſich bis auf Schußweite näherten, aber als ſie ihren Irrthum entdeckten, wendeten ſie um, noch ehe ſie ſo nahe waren als erwünſcht geweſen wäre, und begannen ihren Rückzug. Die Boſton zerhieb nun ihr Schlepptau, ſpannte die Segel zur Jagd, brachte ihre Kanonen wieder heraus und eröffnete ihr Feuer. Zwei Stunden lang war es ihr möglich einige der Barken in Schußweite zu behalten, von denen drei mit ihren ſämmtlichen Mannſchaften verſenkt wurden. Die übrigen entkamen, nicht ohne mehr oder weniger Schaden gelitten zu haben.

Nach dieſer Beſtrafung der Corſaren, welche oft die gröbſten Ausſchweifungen begiengen, wurde die Boſton, die indeſſen nach Hauſe zurückgekehrt und von Neuem ausgerüſtet worden war, wiederum auf die Guadaloupe-Station geſchickt; jedoch ſollte ſie noch zuvor eine kurze Zeit zwiſchen der amerikaniſchen Küſte und den weſtindiſchen Inſeln kreuzen. Während ſie dieſen Dienſt verſah, im November 1800, im 22° 50′ N. B. und 51°

W. L., entdeckte ſie einen franzöſiſchen Kreuzer, welcher anſtatt ein Zuſammentreffen zu vermeiden, dieſes augenſcheinlich zu ſuchen ſchien. Da beide Parteien nichts anderes wollten, ſo befanden ſich die Schiffe bald in heftigem Kampf, der ſich nach zweiſtündigem hartnäckigem Gefechte mit der Niederlage des Feindes endete. Die Priſe erwies ſich als die franzöſiſche Corvette le Berceau von 24 Kanonen, unter Capitain Senes, mit einer etwas über 200 Mann ſtarken Beſatzung. Der Berceau war ſehr zerſchoſſen und bald nach dem Gefechte fielen ſein Vorder- und ſein Hauptmaſt. Der Verluſt an Todten und Verwundeten konnte nie genau ermittelt werden, doch, wenn man von der Anzahl der Letzteren, welche im Schiffe gefunden wurden, ſchließen darf, ſo belief er ſich wahrſcheinlich auf 30 bis 40 Mann. Unter den Erſteren befanden ſich der erſte Lieutenant, der Steuermann, der Hochbootsmann und der Stückmeiſter. Die Boſton führte 8 kleine Kanonen mehr als der Berceau und ihre Beſatzung war ungefähr eben ſo ſtark. Sie zählte 4 Todte und eilf Verwundete. Unter den Letzteren befand ſich ihr Zahlmeiſter, Mr. Young, welcher an ſeinen Wunden ſtarb. Der Berceau war ein ausgezeichnet ſchönes Fahrzeug ſeiner Klaſſe und hatte den Ruf, eines der ſchnellſt ſegelnden Schiffe der franzöſiſchen Marine zu ſein. Gleich wie in dem Treffen zwiſchen der Conſtellation und der Inſurgente, ſo war auch in dieſem die Uebermacht auf Seiten des amerikaniſchen Schif-

ſes, aber die Geſchicklichkeit beider ſtand jedenfalls in demſelben Verhältniß.

Im Jahr 1800 war man in Weſtindien auf beiden Seiten ſehr thätig, denn obgleich die Stärke der Franzoſen in Betreff ihrer Kriegsfahrzeuge abzunehmen und die der Engländer und Amerikaner zuzunehmen ſchien, ſo blieben die Caperſchiffe doch immer ſehr zahlreich. Sehr viele amerikaniſche Handelsſchiffe wurden gekapert, und wieder eine große Anzahl zurückerobert, wieviel, kann jetzt nicht mehr genau angegeben werden. Die meiſten Caperſchiffe waren kleine Schooner mit einer hinreichenden Bemannung, um einen Letter of marque durch Entern zu nehmen; aber da ſie nie einem Kreuzer, ausgenommen den ganz kleinen, Widerſtand leiſteten, ſo wird ein kurzes Verzeichniß der Priſen, welche von den verſchiedenen großen Schiffen gemacht wurden, hinreichen, um eine Idee von der Art des Dienſtes zu geben, welchen das weſtindiſche Geſchwader in dieſem Jahre verrichtete. Der Baltimore von 20 Kanonen, unter Capitain Cowper, nahm die Brillante Jeuneſſe von 12 Kanonen und einer Beſatzung von 62 Mann, nebſt noch einem Schiffe, deſſen Namen unbekannt iſt; der Merrimack von 24 Kanonen, unter Capitain Brown, den Phönix von 14 Kanonen, mit 128 Mann; der Connecticut von 24 Kanonen, unter Capitain Tyron, die Piège von 2 Kanonen, mit 50 Mann, die Unité von 1 Kanone, mit 50 Mann, und den Chou Chou; der

Boſton von 28 Kanonen, unter Capitain Little, die Fortune, den Heureux, und ein offenes Boot; der Pickering von 14 Kanonen, unter Capitain Hillar, die Voltigeuſe von 10 Kanonen, mit 6 Mann, die Fly, und die Active von 12 Kanonen, mit 60 Mann; der Boſton von 32 Kanonen, in Compagnie mit verſchiedenen Fahrzeugen, den Flying Fiſh, die Gourde, den Pelican und den Espoir; der Herald von 18 Kanonen und die Auguſta von 14 Kanonen, die Mutine von 6 Kanonen, mit 60 Mann; der John Adams von 28 Kanonen, unter Capitain Croß, den Jaſon, mit 50 Mann, und die Decade; der Trumbull von 24 Kanonen, unter Capitain Jewett, die Peggie, die Vengeance von 10 Kanonen und die Tullie; die Enterpriſe von 12 Kanonen, unter Lieutenant Com. Sterrett, die Amour de la Patrie von 6 Kanonen, mit 72 Mann; der Patapſco von 18 Kanonen, unter Capitain Geddes, die Dorade von 6 Kanonen, mit 46 Mann; der Adams von 28 Kanonen, unter Capitain Morris, die Heureuſe Rencontre von 4 Kanonen, mit 50 Mann, den Gambeau von 4 kleinen Drehkanonen und mit 60 Mann, die Renomée, die Dove und den Maſſena von 6 Kanonen, mit 49 Mann. Einige der Fregatten ebenfalls nahmen als Priſen verſchiedene kleine Caperſchiffe, Barken und Boote; auch wurden mehrere Fahrzeuge an's Land gejagt und entweder durch Boote zerſtört oder durch das Anprallen leck gemacht. Die in den Jahren 1798, 1799 und 1800, genommenen und in Hafen eingebrachten

Caperſchiffe, beliefen ſich im Ganzen auf mehr als fünfzig Segel, nebſt verſchiedenen Letters of marque. Nur wenige Handelsſchiffe wurden genommen, weil die Franzoſen, ausgenommen mit ſchnellſegelnden, bewaffneten Schiffen, ſich ſelten auf den Ocean wagten. Dennoch wurden einige werthvolle Priſen dieſer Art gemacht und mehrere Schiffe dieſer Klaſſe zwiſchen den Inſeln auf den Grund getrieben.

Der immerwährende Wechſel, welcher zwiſchen den Commandeuren der verſchiedenen Fahrzeuge ſtatt fand, macht es ſchwierig, eine richtige Darſtellung der Schickſale beider zu geben. Dieſer Wechſel war die Folge der Schnelligkeit und Unregelmäßigkeit in den Beförderungen, bei dem noch in der Kindheit ſich befindenden Dienſte; Offiziere, welche beim Beginn der Jahreszeit als Lieutenants ausgelaufen waren, kamen am Ende derſelben, in vielen Fällen, als Capitaine zurück. Kurz, Offiziere und Mannſchaft wurden fortwährend von einem Schiffe auf's andere verſetzt, ſo daß viele auf zwei oder drei Schiffen, in eben ſo vielen Jahren, dienten.

Der Experiment, von 12 Kanonen, machte ſeine erſte Kreuzfahrt unter dem Commando des Lieutenant Commodore Maley, und wurde ſehr oft gebraucht, um Schiffe durch die engen Paſſagen, wo ſie den Angriffen großer, von den Ufern bemannter Barken ausgeſetzt waren, ſicher hindurchzuführen. Ungefähr am Schluſſe des Jahres 1799, oder am Anfange von 1800, wurde dieſer Schooner,

nebſt mehreren amerikaniſchen Handelsſchiffen, die er begleitete, in der Bucht von Leogane von einer Windſtille überfallen. Während nun die kleine und ziemlich zerſtreute Flotte in dieſer hülfloſen Lage war, ſo kamen 10 der oben erwähnten Barken, angefüllt mit Negern und Mulatten, auf ſie losgerudert. Jede der Barken enthielt 30 bis 50 Mann, welche mit Musketen, Säbeln und Piken bewaffnet waren, und einige der Boote führten kleine Kanonen und Drehkanonen. Da der Experiment zum Theil verkleidet war, ſo näherte ſich der Feind bis innerhalb der Schußweite, noch ehe der Angriff gemacht wurde, worauf Lieutenant Commodore Maley ſeine Kanonen herausbrachte und das Feuer eröffnete. Dies war der Anfang eines langen Gefechtes, in welchem die Barken zurückgeſchlagen wurden. Leider konnte der Experiment es nicht verhindern, daß zwei der Schiffe, welche aus dem Bereiche ſeines Schutzes getrieben worden waren, von dem Feinde genommen wurden. Ein drittes Schiff war ebenfalls geentert worden, aber die Räuber wurden durch Traubenſchüſſe wieder zurückgetrieben, nachdem ſie jedoch ſchon den Steuermann ermordet und die Cajüte geplündert hatten.

Zweimal kehrten die Barken ans Ufer zurück, landeten ihre Todten und Verwundeten und nahmen Verſtärkung an Mannſchaft ein. Ihr zweiter Angriff war vorzüglich gegen den Experiment gerichtet, indem ſie ſich in nicht weniger als drei Diviſionen vertheilt hatten, von

denen eine jede aus drei ſchweren Barken beſtand. Jedoch nach einem anhaltenden Gefechte, welches mit den Zwiſchenpauſen ſieben Stunden dauerte, gab der Feind ſeine Abſicht auf und zog ſich in Unordnung zurück. Der Experiment wollte ihn verfolgen, aber da er ſahe, daß zwei ſeiner Convoiſchiffe, welche aus der Schußweite getrieben waren, von einigen der entfernteren Barken bedroht wurden, ſo mußte er die Jagd aufgeben.

Während dieſes heftigen und langwierigen Kampfes wurde der Experiment mit vielem Muthe vertheidigt und mit Geſchicklichkeit geführt. Die totale Windſtille gewährte dem Feinde jeden Vortheil; aber trotz ſeiner großen Ueberlegenheit an Mannſchaft getraute er ſich doch nicht, es zum Handgemenge kommen zu laſſen. Zwei der Barken wurden in Grund gebohrt und ihr Verluſt war anerkannt bedeutend, während der Experiment nur zwei Verwundete hatte, deren einer der Lieutenant David Porter war.

Bald nach dieſer Affaire wurde das Commando des Experiment dem Lieutenant Charles Stewart, früher auf den United States, von 44 Kanonen, gegeben. Nicht lange, nachdem dieſer Offizier auf ſeiner Station angelangt war, traf er auf den franzöſiſchen Caper die Deux Amis, von 8 Kanonen, und zwiſchen 40 und 50 Mann, den er ſogleich nach ſchwachem Widerſtande wegnahm. Die Deux Amis wurde eingeſandt.

Ungefähr einen Monat nach dieſem Vorfall, während

der Experiment auf ſeiner Station kreuzte, entdeckte er zwei Segel, welche feindliche Kreuzer zu ſein ſchienen. Es waren Franzoſen, der eine eine Brigg von 18 Kanonen und der andere ein dreimaſtiger Schooner von 16 Kanonen, die ſogleich auf den Amerikaner Jagd machten. Lieutenant Commodore Stewart, der ſich bald von der größeren Schnelligkeit ſeines Schiffes überzeugt hatte, manövrirte nun in der Abſicht, die Feinde zu trennen und ſie bis zur eintretenden Dunkelheit in der Entfernung zu halten. Endlich, als er fand, daß die Franzoſen die Jagd aufgegeben hatten und daß die Brigg ungefähr eine franzöſiſche Meile dem Schooner voraus war, ſo machte er ſich zum Gefecht fertig, legte ſich an den Letzteren an, indem er am Hinterdeck entlang gleitete und gab ihm eine volle Lage. Der Angriff war ſo heftig und ſo nahe, daß der Feind in wenigen Minuten die Flaggen ſtrich. Unverzüglich machte nun Lieutenant Commodore Stewart, nachdem er ſeinen erſten Lieutenant, Mr. David Porter, in die Priſe geſchickt hatte, Jagd auf die Brigg; dieſe hatte aber, während des Gefechtes mit dem Schooner, ſo viel Vorſprung gewonnen, daß ſie aufgegeben werden mußte; der Experiment kehrte zu ſeiner Priſe zurück und führte ſie in den Hafen von St. Kitts. Offenbar verdankte Mr. Stewart nur der Kühnheit ſeiner Manöver den glücklichen Erfolg, da die Brigg von hinlänglicher Stärke war, um ihn in wenigen Minuten zu nehmen.

Das von dem Experiment genommene Fahrzeug erwies ſich als der franzöſiſche Kriegsſchooner die Diane, unter Lieutenant Perradeau, von 14 Kanonen, mit ungefähr 60 Mann. Sie war nach Frankreich beſtimmt und hatte den General Rigaud an Bord. Außer ihrer gewöhnlichen Beſatzung, enthielt ſie noch 30 invalide Soldaten, die auf den Inſeln ihre Zeit ausgedient hatten. Ihr Commandeur war der Erſte Lieutenant auf der Inſurgente, und der Priſen-Offizier der Retaliation geweſen.

Auf der Rückkehr zu ſeiner Station hatte nun der Experiment ein Treffen von einer unangenehmeren Art zu beſtehen. Im Verlauf des Tages wurde nämlich ein verdächtiges Fahrzeug beobachtet und die Jagd darauf bis zur eingetretenen Dunkelheit fortgeſetzt. Nachdem Lieutenant Commodore Stewart den Curs und die Diſtanzen berechnet hatte, befahl er den Experiment in der erforderlichen Richtung bis Mitternacht zu halten, indem er beabſichtigte, wenn er dann noch nicht mit dem Fremdling zuſammen getroffen ſei, die Verfolgung aufzugeben. Zur angegebenen Stunde wurde der Schooner, dem Befehl gemäß, eingehalten; aber in wenigen Minuten wurde ganz in der Nähe und windwärts, ein Segel bemerkt. Der Experiment machte ſich ſchlagfertig, gleitete an des Fremdlings Leeſeite und rief ihn an. Da nun das andere Fahrzeug keine Antwort geben wollte, ſo ließ Lieutenant Commodore Stewart einen Schuß auf dasſelbe feuern, welcher aber mit einer vollen Lage beant-

wortet wurde. Nun begann ein hitziges Gefecht; da aber der Wind zu heftig war und der Schooner dadurch auf die Seite geworfen wurde, ſo war es unmöglich die Kanonen ſo zu richten, daß ſie den Feind beſtrichen. Nun wurden Planken zugeſchnitten und unter die Kanonengeſtelle gelegt, worauf dann das Geſchütz des Experiment mit ſolchem Nachdruck wirkte, daß der Gegner ſich ergab. Mr. Porter, der Erſte Lieutenant des Experiment, wurde nun beauftragt, Beſitz von der Priſe zu nehmen, aber als derſelbe mit ſeinem Boote anfuhr, ward ihm die Aufnahme an Bord verweigert. Sobald dies auf dem Schooner bekannt wurde, mußte das Boot aus der Schußlinie ſich entfernen, in der Abſicht das Gefecht zu erneuern, worauf dann der Fremdling ſich zur Uebergabe bereitwillig erklärte.

Dieſes Fahrzeug erwies ſich als das Caperſchiff Louiſa Bridger von Bermuda, mit einer Bewaffnung von acht Neunpfündnern, und einer Beſatzung von 40 bis 50 Mann. Sie war ſehr durchlöchert und hatte vier Fuß Waſſer im Raum, als ſie ſich übergab. Ihr Capitain befand ſich unter den Verwundeten.

Sobald als man dieſes unglücklichen Irrthums inne ward, wurde dem Caperſchiff alle mögliche Hülfe geleiſtet, indem der Experiment während des folgenden ganzen Tages neben ihm blieb, um ihm in der Reparatur des Schadens beizuſtehen. Der Experiment war im

Tauwerk ebenfalls ſehr beſchädigt und hatte einen Todten und einen Verwundeten.

Lebhafte Unterhandlungen waren inzwiſchen von den Mächten angeknüpft worden und im Herbſt 1800 wurde die Hoffnung auf Frieden ſo ſtark, daß die Bemühungen zur Erweiterung der Seemacht fühlbar nachließen, und die Abſendung vieler Schiffe, welche für entfernte Stationen beſtimmt waren, ausgeſetzt wurde. Im Mai jedoch, deſſelben Jahres, wurde der George Washington, *) unter Capitain Bainbridge beordert, den Tribut zum Dey von Algier zu transportiren.

Mit Erſtaunen blicken wir jetzt auf die Thatſache zurück, daß ein Volk mit einer ſolchen Seemacht, wie die der Vereinigten Staaten, ſich dazu verſtehen konnte,

---

*) Indem wir die Stärke der Schiffe angeben, folgen wir, auffallende Beiſpiele ausgenommmen, wie mit dem Cheſapeake und der Philadelphia, welche Vierundvierziger, und dem Adams, John Adams und Boſton, welche Zweiunddreißiger genannt werden, der unregelmäßigen Angabe, wie ſie in dem Dienſt jener Zeit, wie es ſcheint, niedergeſetzt wurde. Der George Washington kam an Größe einem Zweiunddreißiger viel näher, als die meiſten Achtundzwanziger, obgleich er in den offiziellen Berichten ein Vierundzwanziger genannt wird. Die Tonnenlaſt dieſes Schiffes betrug 624 Tonnen, während die des Boſton nur 530 war. Er war ein Indienfahrer geweſen, und als er aus dem Dienſte verkauft wurde, 1803, kehrte er zu ſeinem früheren Geſchäfte zurück. Die genaue Rate dieſes Schiffes würde ihn einem Achtundzwanziger näher, als einer jeden anderen gebracht haben. Sein letzter Dienſt war, Tribut unter Lieutenant Commodore Shaw, nach dem mittelländiſchen Meere zu transportiren.

die ungerechten Forderungen einer ſo unbedeutenden Macht als der von Algier auf andere Weiſe zu beantworten, als durch eine enge Blockade und einen nachdrücklichen Krieg. Zur Bildung eines wirkſamen Offiziercorps würde ein Kampf mit ſämmtlichen Staaten der Barbarei, ſobald dieſe den Anlaß dazu gaben, die beſte Schule geweſen ſein, da dadurch nicht einmal die Koſten, welche zur Aufrechthaltung der kleinen Seemacht, deren Beſtand von allen Seiten als unentbehrlich angeſehen wurde, ſehr vergrößert worden wären. Wohl möglich, daß die Meinung eben ſo viel Einfluß auf dieſen Mangel an Muth hatte, als Beſonnenheit oder Politik, denn es wäre ein Leichtes, zu zeigen, daß eine Nation nicht allein wie in dieſem, ſondern in jedem anderen Falle, keinen größeren Anlaß zu Anmaßungen geben kann, als durch Bewilligung ungebührlicher Zugeſtändniſſe, oder keine beſſere Methode anwenden kann, um ſich Gerechtigkeit zu verſchaffen, als durch das Beſtehen auf ihre Rechte. Die großen Mächte Europa's, England an ihrer Spitze, waren es ſchon längſt gewohnt, aus ihnen allein bekannten Gründen, die Staaten der Barbarei durch Beſtechung zur Achtung des Völkerrechts zu bewegen, und es war vielleicht zu voreilig, von Amerika, das noch vor Kurzem eine Colonie war, zu erwarten, daß es kühn aus dem gewohnten Kreiſe heraustreten werde, um das erſte Beiſpiel der Selbſtachtung und der Klugheit zu geben. Für eine ſpätere Zeit war es dieſer kleinen Seemacht

vorbehalten, welche eben erſt unter allen den ungünſtigen Umſtänden einer in Eile geſchaffenen Organiſation, fehlerhafter Schiffe, des Mangels an Arſenalen, Werften und Syſtem, mit Anſtrengung ſich eine Exiſtenz ſchaffte, der Nation ihren jetzigen Grad der Würde und der Unabhängigkeit zu erringen und die wahre Politik des Landes denen zu zeigen, deren Pflicht es war ſie anzuwenden.

Im September kam der George Washington in dem Hafen von Algier an, und da der Capitain Bainbridge fühlte, daß die Art ſeines Geſchäftes ihn wenigſtens zur Gaſtfreundſchaft von Seiten des Dey's berechtigte, ſo lief er ein und ankerte am Mole. Sobald der Tribut oder die Geſchenke, wie es nun dem Ohre der Diplomatie am geeignetſten klingen mag, dem Conſul eingehändigt worden waren, ſo erſuchte man den Capitain Bainbridge, ſein Schiff zur Verfügung des Dey's zu ſtellen, zu welchem Gebrauche es dieſer Fürſt auch immer anwenden möchte. Der Sultan nämlich hatte ſich von der Regierung von Algier beleidigt gefunden, weil dieſe vor Kurzem einen Vertrag mit Frankreich abgeſchloſſen hatte, mit welcher Macht die Pforte gerade im Krieg begriffen war, und deren Beſänftigung man nun durch die zeitige Anwendung von Geſchenken erwirken wollte. Zum Transport dieſer Opfergaben, in Begleitung eines ſchicklichen Agenten, nach Conſtantinopel, wurden nun die Dienſte des Capitains Bainbridge verlangt. Sobald dieſer hiervon unterrichtet war, bat er um eine Audienz mit dem Dey,

die ihm auch gewährt wurde und worin er ſein Bedauern zu erkennen gab, daß es ihm unmöglich ſei, deſſen Verlangen zu willfahren, indem er ſich ſonſt das Mißfallen ſeiner Vorgeſetzten in der Heimath, wegen Verletzung der ihm gegebenen Befehle, zuziehen würde. Der Dey gab ſeinem Gaſte nun zu verſtehen, daß ſowohl er als ſein Schiff in ſeiner Gewalt wären, und das frühere Geſuch wurde jetzt mehr gleich einem Befehle ausgeſprochen. Ein langer und heftiger Wortſtreit war die Folge, bis endlich Capitain Bainbridge ſich theils durch die Vorſtellungen des Conſuls, Mr. O'Brien, theils durch die Gewißheit, daß ihm ſein Schiff mit Gewalt genommen werden würde, dann durch die Beſorgniß vor einem Kriege und das Bewußtſein, daß nahe an 200 Handelsſchiffe in dieſen Gewäſſern in Gefahr kommen mußten, zu Unterhandlungen bewogen fand. Er willigte ein, den Agenten und die Geſchenke des Dey's zu transportiren, aber unter den Bedingungen, daß der Frieden aufrecht erhalten würde, daß der Dey dieſen Akt nur als eine freundliche Bewilligung von Seiten der Vereinigten Staaten, und nicht als ein Recht, zu betrachten habe, und daß nach ſeiner Rückkehr von Conſtantinopel keine weitere Forderungen gemacht würden.

Als das Schiff ſchon im Begriff war, von Algier abzuſegeln, entſtand eine neue Schwierigkeit wegen der Flagge, indem der Dey darauf beſtand, die ſeinige am Hauptmaſt aufzuſtecken, während die der Vereinigten

Staaten am Vordertheil wehen ſollte. Als Grund dieſes Verlangens ward angegeben, daß es ihm ſtets als ein Compliment von den engliſchen, franzöſiſchen und ſpaniſchen Capitainen, bei ähnlichen Gelegenheiten, gewährt worden wäre. Nach einer hartnäckigen Verweigerung gab Capitain Bainbridge endlich ſcheinbar nach; da er ſich aber auf keine beſtimmte Erklärung eingelaſſen hatte, ſo ſteckte er wie gewöhnlich ſeine eigene Flagge auf, ſobald er aus der Schußweite der Kanonen der Außen-Werke gekommen war. Unter ſolchen Umſtänden ſegelte der George Washington ab.

Nachdem nun ſeit dieſem Vorfall eine ſo lange Zeit verfloſſen iſt, dürfte wohl eine unparteiiſche Meinung wegen der Zuläſſigkeit des von dem Commandeur des George Washington befolgten Verfahrens ausgeſprochen werden. Auf der einen Seite war der Krieg mit Frankreich zu berückſichtigen, wodurch die Führung eines Krieges mit Algier ungewöhnlich ſchwierig werden mußte, ſowie die Wahrſcheinlichkeit, daß letzterer im Falle der Verweigerung ausbrechen würde. Aber, indem Frankreich mit Amerika im Kriege war, war es auch zugleich mit England im Kriege und das Erſcheinen des George Washington im mittelländiſchen Meere war ein Beweis, daß Kreuzer auf dieſes Meer geſchickt werden konnten, obgleich die Nation dort keine Hafen und Arſenale beſaß. Den gewöhnlichen Zufällen des Krieges und den beſonderen Gefahren, welche ſich die Mannſchaft des George Washington ausſetzte, ſtand gegenüber jenes allgemeine und theure

Gefühl der Ehre und des Rechts, durch deſſen Bewahrung Nationen auf die nachdrücklichſte, billigſte und zweckmäßigſte Weiſe ſich ihre Anſprüche ſichern. Es gehört zu der beſonderen Pflicht der Offiziere und der Mannſchaft eines Kriegsſchiffes, ihr Leben ſowohl, als auch ihre Freiheit auf's Spiel zu ſetzen, und da Capitain Bainbridge bei allen übrigen Gelegenheiten noch von keinem Manne in der Aeußerung ächten Muthes in dieſer Beziehung übertroffen wurde, ſo muß angenommen werden, daß die Berechnung ſeiner eigenen Gefahr und der ſeiner Mannſchaft keinen Einfluß auf ſeinen Entſchluß hatte. Es iſt alſo zu unterſuchen, ob ein Offizier, in ſeiner Lage, die Verantwortlichkeit eines durch die Abweiſung des Verlangens des Dey's entſtehenden Krieges auf ſich zu nehmen hatte, oder ob ihm ſeine Pflicht den Weg, welchen Capitain Bainbridge einſchlug, zu nehmen befahl. Zu jetziger Zeit wird man einſtimmig antworten, daß das Erſtere von dem Commandeur eines Kriegsſchiffes gewählt werden müſſe. Aber Capitain Bainbridge lag nicht vor Algier, in einem Zeitalter wo Amerika, wie heutzutage, bereit war, jene großen Prinzipien des Rechts zu behaupten, welchen alle Völker Gut und Blut aufopfern müſſen, wenn ſie irgend behauptet werden ſollen. Er ſelbſt war ja eben erſt, nach einem feierlichen Beſchluß ſeines Vaterlandes, mit Tribut nach Algier geſchickt worden und er würde ſich einer großen Anmaßung ſchuldig gemacht haben, wenn er hätte annehmen wollen, daß

eine Regierung, welche die gerechten Gefühle des Nationalſtolzes und die erſten und einfachſteu Prinzipien der Politik ſchon ſo weit vernachläſſigte, daß ſie die Gelder als Tribut verwendete, welche beinahe, wenn auch nicht gänzlich, hingereicht haben würden, Gerechtigkeit mit Gewalt zu erzwingen, eine Handlung gut heißen werde, die wegen eines nackten Ehrenpunktes einen Krieg zur Folge haben mußte. Indem wir alſo dem Entſchluß des Capitain Bainbridge unſeren Beifall entziehen, ſehen wir jedoch deutlich, daß er, bei einer anderen Handlungsweiſe, der Meinung ſeiner Zeit und der Politik ſeiner Regierung vorangeſchritten ſein würde. *)

Man iſt überzeugt, daß der Rath und die Anſicht des Conſuls, Mr. O'Brien, vielen Einfluß auf Capitain Bainbridge ausübte. Jener Herr war einer der erſten Gefangenen, welche 1785 von Algier gemacht wurden, und er hatte viele traurige Jahre, ohne Hoffnung auf Erlöſung und ſcheinbar, obgleich nicht wirklich, von ſeinem Vaterlande vergeſſen, in der Gefangenſchaft verlebt. Er

*) Man hat angenommen, daß Capitain Bainbridge deßhalb einwilligte, nach Conſtantinopel zu geben, um der Pforte die amerikaniſche Flagge ſehn zu laſſen und den Weg zu einem Vertrag für den Handel auf dem ſchwarzen Meere zu eröffnen; aber es giebt keinen Beweis für die Wahrheit dieſer Annahme. Es muß vielmehr ferner erwähnt werden, daß die Schiffe der größten Mächte Europa's oft dieſelben Dienſte, welche vom Capitain Bainbridge verlangt wurden, für den Dey verſahen, und daß er mit dieſer Thatſache vollkommen bekannt war.

hatte wahrſcheinlich wenig Glauben an das Daſein eines ſolchen Patriotismus, welcher das nahe liegende Intereſſe bereitwillig dem zukünftigen Gute aufopfert und ſahe einen Caperkrieg und Gefangenſchaften gleich der ſeinigen vor Augen, welche durch keine Gefühle der Humanität gemildert, der Verzweiflung ſehr nahe verwandt ſind. Man darf dieſen Mann deßhalb nicht tadeln; denn die bittere Erfahrung hatte ihn gelehrt, wie wenig ſich Volksregierungen um die Rechte des Einzelnen bekümmern, wenn das Uebel nicht etwa auf ganze Körperſchaften einwirkt, und wie ſtark das Verlangen, ſich der Verantwortlichkeit zu entziehen, in denjenigen iſt, welche ihrem Urtheil und ihren Vorwürfen ausgeſetzt ſind. Dies iſt die ſchwache Seite der Republik, und wäre es nicht wegen der vielen anderen Vorzüge über alle übrigen Syſteme, ſo mußte ſie gänzlich unfähig ſein, die Achtung der menſchlichen Geſellſchaft zu erwerben. Mr. O'Brien war ebenfalls als Seemann erzogen worden, und urtheilte wahrſcheinlich mehr als der Geſchäftsführer eines Handlungshauſes, denn als der Agent einer Regierung, die keine andere Geiſtesgröße in Anſpruch nimmt als nur den blinden Gehorſam. Es iſt augenſcheinlich, daß weder er, noch Capitain Bainbridge, als einfache Seeleute, viel diplomatiſche Fineſſe beſaßen; denn der praktiſche Staatsmann würde, ſobald er die Nothwendigkeit der Unterwerfung einſahe, den endlichen Befehl vorausgeſehen und, durch das anſcheinende Zugeben deſſen, was zuerſt nur erbeten wurde,

aber als drohende Forderung nicht verweigert werden konnte, die unangenehmeren Maßregeln des Zwanges vermieden haben.

Als die Amerikaner, als ſchwache, zerſtreute Coloniſten, ohne Kriegsvorräthe, Lager, Feſtungen und Seemacht, ſich entſchloſſen, den Anmaßungen des britiſchen Parlaments entgegen zu treten, da waren ſie von den erhabenen Prinzipien des Rechts, welche ſicher zur Größe führen, begeiſtert. Niemand glaubt, daß die engliſche Beſteuerung in der Praxis die Amerikaner gedrückt haben würde; nur die Aufrechthaltung eines Prinzipes war es, welche den Widerſtand verurſachte. Und der Erfolg, welcher aus der Aufopferung des näheren Intereſſes für die wahre und erhebende Politik des Rechts hervorging, liegt der Welt vor. Selbſt Viele der Gutgeſinnten, welche zu der Schule derjenigen gehörten, die den Nutzen des Augenblicks zu Rathe ziehen und deren politiſche Weisheit nur zu oft nach dem zu erlangenden Profit ſchmeckt, hielten den Kampf für voreilig; aber glücklicher Weiſe herrſchte eine beſſere Stimmung im Lande und ſo entging die Nation der Gefahr, den erweckten Geiſt unter der allmähligen Wirkung der Gewohnheit einſchlummern zu ſehen, wie es bei längerer Zögerung hätte der Fall ſein müſſen. Das beſtehende Gute ward dem großen Zweck einer liberaleren Politik geopfert, und nur ſahen wir, daß England, fern von dem Wunſch, in der Beſteuerung von Colonieen, über welche es kein Recht hat,

zu beharren, ſelbſt diejenigen zu beſteuern ſich beſinnt, welche durch Eroberung ſeiner Gnade anheim gefallen ſind.

Es war am 19. October 1800, als der George Washington Algier verließ. Mit einem friſchen ſüdlichen Winde lief er in den Bosphorus ein; doch als er die Dardanellen erreicht hatte, deren Paſſage von zwei befeſtigten Schlöſſern beherrſcht wird und wo jedes Schiff, ehe es weiter ſegeln darf, einen Paß vorzeigen muß, da fühlte Capitain Bainbridge einige Verlegenheit, über ſein nun zu beobachtendes Verhalten. Da er keinen Firman beſaß und ſein Vaterland der Pforte kaum bekannt war, ſo war es möglich, daß er Wochenlang mit Unterhandlungen wegen der Erlaubniß zum Beſuche der Stadt hingehalten werden dürfte. Aus dieſer Klemme zog er ſich jedoch bald auf eine Art, welche nur dem Seemann eigenthümlich iſt. Die Schlöſſer nämlich ſtehen ſich beinahe gerade gegenüber, eins am europäiſchen, das andere am aſiatiſchen Ufer, und die Kanonen, welche ſteinerne Kugeln ſchießen, die öfters 800 Pfund wiegen, ſind ſo gerichtet, daß ſie den Kanal beſtreichen. Dieſe Kanonen ſind jedoch unbeweglich, wie Mörſer, und ſind alſo beinahe nutzlos, ſobald ein Schiff aus ihrer Richtung paſſirt iſt. Die übrigen Vertheidigungsmittel waren zu jener Zeit ſehr unbedeutend. Der Bosphorus iſt an dieſer Stelle etwas über 3000 Fuß breit. Als das Schiff dem einen Schloſſe ſich näherte, ließ Capitain Bainbridge deſſen Lauf etwas einhalten, die Oberſegel einbinden und

gerade dieſelben Anſtalten treffen, als wenn er ankern wollte. Als die Segel beinahe ganz eingezogen waren, fing er an, einige Salven zu geben, welches auf der Stelle am Ufer erwiedert wurde. In dieſem Moment, als das Schiff theilweiſe vom Dampf verhüllt war, zog er die Segel wieder auf, und noch ehe ſich die Türken von ihrem Erſtaunen erholt hatten, da ſie auf eine ſo ungewöhnliche Sache nicht vorbereitet waren, war er bereits ſicher aus ihrer Schußrichtung.

Capitain Bainbridge ſetzte nun ſeinen Weg nach Conſtantinopel fort und kam dort eben ſo unerwarteter, als ungemeldeter und unbekannter Weiſe an. Der George Washington ankerte am 9. November im äußeren Hafen, wo er ſehr bald von einem Beamten beſucht wurde, der nach dem Namen der Flagge fragte, unter welcher das Schiff ſegelte. Er erhielt die gebräuchliche Antwort und zog ſich darauf zurück. Eine oder zwei Stunden ſpäter kam er aber wieder, um zu ſagen, daß ſeine Regierung noch nie etwas von einer ſolchen Nation, als den Vereinigten Staaten von Amerika, gehört habe und daß er deßhalb eine deutlichere Antwort verlange. Der Beamte wurde nun mit der Nachricht zurückgeſchickt, daß der George Washington der „Neuen Welt“ gehöre, und dies wurde hinreichend gefunden, indem die türkiſche Regierung Fremden nie eine höfliche Gaſtfreundſchaft verſagt, wofür ſie gerechter Weiſe ſo geachtet wird.

Der George Washington lag bei Conſtantinopel bis

zum 30. December, an welchem Tage er wieder nach Algier abging, in deſſen Hafen er am 21. Januar 1801 einlief. Diesmal aber weigerte ſich Capitain Bainbridge, obgleich er ſehr darum erſucht wurde, ſein Schiff innerhalb des Mole zu führen, ſondern hielt ſich außerhalb der Schußweite der Batterieen. Abermals erſuchte ihn der Dey, mit ſeinem Agenten nach Conſtantinopel zu ſegeln, und obgleich die frühern Drohungen nicht ausgeſprochen wurden, da das Schiff in Sicherheit war, ſo ward doch auf einen Krieg als Alternative im Hintergrunde gedeutet. Capitain Bainbridge weigerte ſich jedoch nachdrücklich, ſich oder ſein Schiff noch einmal zur Verfügung des Dey's herzuleihen.

Da Capitain Bainbridge etwas Ballaſt geliehen hatte, ſo beabſichtigte er denſelben in Lichterbooten landen zu laſſen; aber der Dey ſtellte ſich, als wenn er ſich durch das bewieſene Mißtrauen beleidigt fühlte, und verbot den Lichtermännern die Arbeit, indem er zu derſelben Zeit ankündigte, daß er den Krieg erklären würde, wenn man den Ballaſt nicht herausgebe. Wiederum bat der Conſul ſo dringend, daß Capitain Bainbridge, nachdem er ein feierliches Verſprechen erhalten hatte, daß keine Rede mehr von einer Reiſe nach Conſtantinopel ſein ſollte, den George Washington innerhalb des Mole führte und den Ballaſt, welcher in einigen alten Kanonen beſtand, landete.

Bald hierauf hatte Capitain Bainbridge eine Audienz bei dem Dey, während welcher der letztere in eine ſolche

Wuth gerieth, daß er mit Thätlichkeiten drohte. Glücklicherweiſe war der Capudan Paſcha in Conſtantinopel ſo ſehr von dem männlichen Benehmen und der ſtattlichen perſönlichen Erſcheinung des amerikaniſchen Offiziers eingenommen worden, daß er ihm bei der Abreiſe einen Schutzfirman mitgab. Dieſes Dokument wurde nun vorgelegt und unverzüglich verwandelte deſſen Anblick die wilde Heftigkeit des Barbaren in Ausdrücke der Freundſchaft und Dienſtanerbietungen. Von dieſem Augenblick an war der Ton des Dey's verändert, und der Mann, dem er zuvor mit Feſſeln gedroht hatte, war nun in eine Perſon von Einfluß und Anſehen verwandelt. Eine ſolche Wirkung hatte der aſiatiſche Despotismus und deſſen ſtrenge Disciplin.

Nun hatte Capitain Bainbridge eine gute Gelegenheit, für die früher erfahrenen Beleidigungen Vergütung zu erhalten, indem er die Verhältniſſe benutzte, viele Chriſten aus der Sclaverei zu retten. Wie vorher erzählt wurde, ſo war der Separat-Frieden, den der Dey mit Frankreich abgeſchloſſen hatte, eine der Urſachen des Zankes zwiſchen ihm und der Pforte. Zur Strafe für dieſes Verbrechen, war der Dey gezwungen worden, den Flaggenſtock des franzöſiſchen Conſuls nieder zu reißen, den Krieg an deſſen Vaterland zu erklären und ihn ſelbſt nebſt fünfzig oder ſechzig ſeiner Landsleute zur Sclaverei zu verurtheilen. Ungeachtet der Krieg zwiſchen Amerika und Frankreich immer noch fortdauerte, ſuchte dennoch

10*

Capitain Bainbridge, mittelſt des unerwarteten Einfluſſes ſeines Firman, das Schickſal dieſer unglücklichen Leute abzuwenden, indem er mit dem Dey eine Uebereinkunft zu Stande brachte, nach welcher nur die, welche innerhalb 48 Stunden ſeine Beſitzungen nicht verlaſſen haben würden, Sclaven ſein ſollten. Da kein anderes Fahrzeug vorhanden war, ſo verrichtete der George Washington dieſen ſchönen Dienſt und nach großer Anſtrengung konnte er in der feſtgeſetzten Zeit, mit ſämmtlichen in Algier befindlichen Franzoſen in See gehen. Die Paſſagiere wurden zu Alicant gelandet und das Schiff kehrte nach Hauſe zurück, wo das Benehmen ſeines Commandeurs, während dieſer ſonderbaren und ſchwierigen Umſtände, die vollkommenſte Billigung der Regierung erhielt, welche ihn unverzüglich auf ein bei weitem ſchöneres Schiff, den Eſſex von 32 Kanonen, beförderte.

Während ſich dieſe Vorfälle im mittelländiſchen Meere ereigneten, waren unterdeſſen die Friedensunterhandlungen mit Frankreich, zu Paris, fortgeſetzt worden, und am 3. Februar 1801 wurde ein Vertrag zu dem Ende von dem Staat ratifizirt. Nachdem alle nöthigen Formalitäten auf beiden Seiten beobachtet worden waren, wurde der Herald von 18 Kanonen, unter Capitain Ruſſel, nach Weſtindien geſchickt, um die ganze Kriegsmacht zurückzurufen.

So endete der kurze und unregelmäßige Kampf mit Frankreich, in welchem die jetzige Seemacht der Verei-

nigten Staaten gegründet wurde, indem die meiſten der jetzt im Dienſt befindlichen älteren Offiziere während ſeiner Dauer ihre Laufbahn als Seecadetten anfingen.

Sechſtes Kapitel.

Wechſel in der Verwaltung im Jahr 1801. — Streitigkeiten zwiſchen den Federaliſten und Republikanern. — Geſetz zur Feſtſtellung eines Friedens-Etabliſſements der Seemacht. — Im Dienſt behaltene Schiffe. — Liſte der verkauften Schiffe. — Fortſchritte in der Schiffsbaukunſt. — Geſetz zur Unterlaſſung des Baues von ſechs Schiffen von vierundſiebenzig Kanonen. — Unbeſonnenheit politiſcher Oppoſition. — Kriſis in dem Schickſale der amerikaniſchen Seemacht. — Vertrag mit Frankreich. — Stimmung zu Gunſten einer ſtehenden Seemacht. — Amerikaniſche Kreuzer. — Tapferes Gefecht der Louiſa mit einem franzöſiſchen Privatkreuzer.

Eine jede Regierungsform hat ihre beſonderen Uebel. Mit der demokratiſchen iſt ſtets die Nothwendigkeit verbunden, Alles der verhältnißmäßigen Faſſungskraft unterzuordnen, ſo daß der gebildete Theil der Nation dem unwiſſenden gewöhnlich eben ſo viel einräumen muß, als er zu erlangen ſtrebt. Eine der ſchlimmſten Folgen dieſer Unterdrückung der beſſern Einſicht zeigt ſich, in der Praxis, durch den Mangel an Inſtituten, welche, um gut geleitet zu werden, Ueberblick und Liberalität erfordern, denn die Geſchichte einer jeden demokratiſchen Regierung hat dargethan, daß ihr jene Weisheit fehlte, welche zur Bezwekkung ächter Sparſamkeit die geeigneten Ausgaben nicht

ſcheut, weil ſie die aus Uebereilung, Mangel an Syſtem und Kenntniſſen hervorgehenden Uebel vorherſieht und vermeidet. Die neue Regierungsverwaltung der Union ſollte auch dieſe, vielleicht von der Volksherrſchaft untrennbaren, Uebel erfahren und mit dem Geſchrei wegen Verſchwendung zu kämpfen haben, indem diejenigen überall Verſchwendung vorausſehen, welche zu wenig Einſichten beſitzen, um zu begreifen, daß, wie im gewöhnlichen Leben für den höchſten Lohn auch die beſte Arbeit geleiſtet wird, ſo auch in öffentlichen Angelegenheiten, die in der Zeit des Friedens gemachten Verwendungen das ſicherſte Mittel ſind, um in der Zeit des Krieges Sparſamkeit walten zu laſſen.

Der Anfang des Jahres 1801 war durch einen ſeit der Annahme der Conſtitution zum erſten Male eintretenden Wechſel in der Adminiſtration merkwürdig. Mr. Jefferſon und deſſen politiſche Freunde, die gewöhnlich unter dem Namen der republikaniſchen Partei verſtanden wurden, verdrängten nämlich mit einer großen Mehrheit der Wahlſtimmen, die Federaliſten, an deren Spitze Mr. Adams ſtand, aus aller Macht. Eine der Klagen, welche gegen die Federaliſten erhoben wurden, war ihre unmäßige Vorliebe für unnöthige und koſtſpielige Inſtitute, in Nachahmung der engliſchen Schule der Politik; den Republikanern wurde dagegen vorgeworfen, daß ſie die Unwiſſenden hintergingen, indem ſie aus angeblicher Sparſamkeit einer kargen Geſetzgebung huldigten

und Vorſichtsmaßregeln als überflüſſig unterließen, wodurch ſie aber, obgleich dadurch für den Augenblick Geld erſpart würde, den endlichen Ruin des Landes herbeiführten und das Volk zur Leiſtung großer und zuverläſſiger Anſtrengungen in der Stunde der Gefahr unfähig machten.

Beide Parteien ſtützten ſich in dieſem Streit, wie es gewöhnlich der Fall iſt, auf falſche Prinzipien, und beſtanden auf Maßregeln, die, wenn auch nicht gänzlich unanwendbar, doch wenigſtens unpolitiſch waren. Die Federaliſten folgten dem Grundſatz, daß das Volk beſteuert werden müſſe, wenn es auch dadurch nur daran gewöhnt würde, die Koſten der Regierung zu bezahlen, und die Demokraten oder Republikaner waren der Meinung, daß zur Wahrnehmung des politiſchen Intereſſes nichts weiter nöthig ſei, als für die unmittelbaren Bedürfniſſe des Tages zu ſorgen, während man der Zukunft das ihr Nöthige ſelbſt überlaſſen müſſe. Die erſtere Theorie wäre derjenigen zu vergleichen, welche dem jungen Soldaten einen regelmäßigen Aderlaß vorſchreibt, damit er in der Stunde der Noth bereitwillig ſein Blut vergieße; während die andere der Thorheit des Landmannes ähnlich iſt, der eine Erndte erwartet, obgleich er nicht geſäet hat.

Neben den Extremen, zu welchen politiſche Streitführer in einem politiſchen Kampfe ſich verleiten laſſen, war es eine bekannte Sache, daß Mr. Jefferſon den meiſten Maßregeln, welche ſein Vorgänger gegen Frankreich angewendet hatte, abhold war und ſo trat er wahrſchein-

lich ſein Amt mit dem feſten Entſchluß an, dieſelben ſo viel als möglich aus den Statuten der Nation zu vertilgen. Der Präſident der Vereinigten Staaten iſt jedoch nicht viel mehr als ein vollziehender Beamter, der auf den Umfang ſeiner conſtitutionellen Befugniß beſchränkt iſt, und der Congreß, welcher am 4. März 1801 endete, an demſelben Tage, wo er ſein Amt antrat, hatte ein Geſetz paſſirt, wodurch einigermaßen ein Friedens-Etabliſſement für die Seemacht feſtgeſtellt wurde. Es iſt wahr, daß dieſes Geſetz der Willkühr des Präſidenten ſehr viel überließ, denn es ermächtigte ihn, ſobald er es für gut fände, einige oder auch alle Kriegsſchiffe zu verkaufen, mit der einzigen Ausnahme von 13 Fregatten, welche in dem Act namentlich angeführt waren. Doch ſelbſt die Freunde einer erleuchteten und liberalen Regierung konnten nicht viel Anſtoß an dieſem Theile des Geſetzes nehmen, da die meiſten der nicht ausgenommenen Fahrzeuge in den Dienſt, für den ſie gar nicht taugten, gekauft worden waren und da ſchon jetzt die von den Franzoſen entlehnten neuen Verbeſſerungen in der Schiffsbaukunſt angefangen hatten, die alte Art der Conſtruction zu verdrängen.

Dieſes Geſetz verordnete ebenfalls, die Kanonen und Vorräthe der zu verkaufenden Schiffe aufzubewahren, welche Vorſorge ſich am Ende als beſonders unvortheilhaft bewies, da jetzt die Caronade den Vorzug vor der kleinen langen Kanone im Seekrieg zu erhalten begann und

2 Schaluppen hingereicht haben würden, ſämmtliche Fahrzeuge von 9 und 6 Kanonen, welche ſeit den letzten 35 Jahren angewendet wurden, zu erſetzen. Aber der größte Fehler dieſes Geſetzes beſtand in der Einſchränkung der Liſte der Offiziere aller Grade. Ihre Zahl wurde, mit Ausnahme der Steuermänner, auf 9 Capitaine, 36 Lieutenants und 150 Seecadetten beſchränkt. Der Rang des Obercommandanten wurde für den Fall gänzlich abgeſchafft, wennder Präſident es für gut finden ſollte, diejenigen, welche ihn jetzt bekleideten, abzurufen. Sowohl die Abfaſſung als die Beſtimmungen dieſes Geſetzes überhaupt verriethen die Unwiſſenheit mit den Beſonderheiten des Dienſtes, welche ſo häufig in der Geſetzgebung des Landes entdeckt wird, indem vieles in der Praxis unentbehrliche ausgelaſſen und auf ganz unbedeutendes ein beſonderes Gewicht gelegt worden war.

Obgleich zu jener Zeit viele Anklagen gegen die Adminiſtration von 1801 laut wurden, ſo muß doch zugegeben werden, daß ſie ihre Autorität, unter dem Statute, welches vor ihrem Amtsantritt verfügt wurde, mit vernünftiger Beſchränkung ausübte, und mögen auch einige Fehler, die bei einer jeden ſolchen Amtsführung unvermeidlich ſind, vorgefallen ſein, ſie hielt ſich ſtreng an den Geiſt des Geſetzes, bei gehöriger Berückſichtigung der Liberalität. Mr. Jefferſon, , gleich allen heftigen Oppoſitioniſten, wenn ſie ihren Zweck erreicht haben, entdeckte auch bald, daß er, bei der Handhabung

des gewöhnlichen Intereſſes der Nation, in den meiſten Fällen, ſeinem Vorgänger nachzufolgen habe, obgleich die Partei, welche ihre Macht verloren hatte, die heilſame aber noch unbeſprochene Wahrheit nicht anerkannt zu haben ſchien, nämlich, daß nach der Natur der Dinge jede Adminiſtration in der Art, wie ſie eine große Mehrheit der ihnen anvertrauten Geſchäfte verrichtet, immer das Rechte thut. Die Auswahl der in Dienſt zu behaltenden Offiziere war ein ſehr delicater und wichtiger Punkt, da der zukünftige Charakter der Seemacht weit mehr von der Ausführung dieſes Geſchäftes, als von einem anderen Punkte abhing. Der große Fehler dieſes Geſetzes beſtand in der That in den engen Grenzen, in welche die Liſte der höheren Seeoffiziere gezwängt worden war, denn es iſt jederzeit leichter, Schiffe zu bauen, als Männer zu dem Commando über dieſelben zu bilden. Indeß verrichtete der Präſident dieſen Theil der ihm übertragenen Obliegenheiten in vollkommen guter Abſicht, indem er, wie es ſcheint, alle Partei-Rückſichten gänzlich unbeachtet ließ.

Obgleich bei dieſer Gelegenheit einige verdienſtvolle Offiziere entlaſſen werden mußten, ſo iſt es doch ausgemacht, daß die Seemacht durch dieſe Einſchränkung viel gewann; da durch die übereilte Art, womit die Anſtellungen gewöhnlich gemacht wurden, viele Perſonen in den Dienſt kamen, welche ihn gar nicht verſtanden. Die Verminderung ſelbſt geſchah nicht ohne Unregelmäßigkeiten,

indem z. B. der Name des Capitains M'Niell nicht auf der Liſte der in Dienſt behaltenen Capitaine erſchien, obgleich er den Boſton noch im Jahre 1802 commandirte. Zur Erklärung dieſes ſcheinbaren Fehlers muß man annehmen, daß einige Offiziere über die geſetzliche Anzahl aus Discretion in Dienſt behalten wurden, für den Fall, wenn etwa einer oder der andere der ausgewählten nicht zum Dienſt geneigt wäre. Was den Fall mit Capitain M'Niell betrifft, ſo war derſelbe zur Zeit der Verminderung im auswärtigen Dienſte beſchäftigt.

Das Geſetz des Congreſſes beſtimmte, daß 13 in dem Act genannte Fahrzeuge nicht entlaſſen werden ſollten, und daß der Präſident nach Gutdünken die übrigen verkaufen möge oder nicht. Die folgenden waren die behaltenen Schiffe: die Conſtitution, von 44 Kanonen; die United States, von 44; der Präſident, von 44; die Conſtellation, von 38; der Congreß, von 38; der Philadelphia, von 38; der Cheſapeake, von 38; der New-York, von 36; der Eſſex, von 32; der General Greene, von 28; der Boſton, von 28; der Adams, von 28; der John Adams, von 28.

Wir haben hier den Rang dieſer Schiffe ſo angegeben, wie er hätte ſein ſollen, um eine genauere vergleichende Idee der wahren Stärke der verſchiedenen Fahrzeuge zu geben, wobei wir das engliſche Syſtem zur Norm nahmen. Das einzige Schiff, welches der Präſident außer dieſen im Geſetze genannten noch behielt,

war die Enterpriſe, von 12 Kanonen, und wenn man dieſen Schooner zu den eben genannten noch hinzufügt, ſo wird man eine genaue Idee von der im Jahre 1801 reduzirten Seemacht ſich machen können.

Die übrigen Schiffe wurden verkauft. Wir geben hier eine Liſte ihrer Namen und Raten und bezeichnen diejenigen, welche ausdrücklich für den Dienſt gebaut wurden, mit einem †, um ſie von den anderen zu unterſcheiden, mit welchen dieſes der Fall nicht war: George Washington, von 24 Kanonen; Ganges, von 24; † Portsmouth, von 24; † Merrimack, von 24; † Connecticut, von 24; Baltimore, von 20; Delaware, von 20; Montezuma, von 20; † Maryland, von 18; † Patapsco, von 18; Herald, von 18; † Trumbull, von 18; † Warren, von 18; † Norfolk, von 18; † Richmond, von 18; † Pinkney, von 18; † Eagle, von 14; † Auguſta, von 14; Scammel, von 14; † Experiment, von 12; und 9 Galleeren.

Obgleich es nicht in Abrede geſtellt werden kann, daß eine Seemacht mit nur Einem kleinen Kreuzer für den bedeutenden Dienſt der Vereinigten Staaten ſehr unzureichend ſein mußte, ſo darf dennoch die Regierung, ſo hart ſie auch damals angeklagt wurde, wegen dieſer Auswahl nicht getadelt werden. Die Schiffsbaukunſt hatte in den wenigen Jahren zuvor, beſonders in der Conſtruction von Kriegsſchiffen unter der Claſſe der Fregatten ſehr große Fortſchritte gemacht. Ueberall erhielt

jetzt die Caronade den Vorzug vor den leichten, langen Kanonen und es war das Streben aller derer, welche die Bewaffnung zu beſorgen hatten, Kanonen von dem größtmöglichen Caliber bei den Kriegsſchaluppen anzuwenden. Ein Schiff, welches zu 18 Kanonen beſtimmt war, erhielt nun anſtatt der Sechs- oder Neun- oder gar Zwölfpfünder Caronaden, und erforderte deßhalb größere Stärke, dickere Bollwerke, und größere Stückpforten, als ſie früher bei Schiffen dieſer Claſſe nöthig waren. Viele dieſer verkauften Schiffe waren in der Eile, gerade nicht von dem beſten Holze, gebaut worden, und es würde eben ſo nutzlos geweſen ſein, Geld zur Reparatur an ein Fahrzeug zu wenden, das ein ſchlechtes Geſtell hat, als es bei einem Hauſe weggeworfen ſein würde, deſſen Fundament zu ſchwach iſt.

Ueberdies wurde die Einſchränkung der Seemacht, ſoweit ſie die Schiffe allein betrifft, zu jener Zeit ſehr übertrieben. Zur Zeit des Friedens mit Frankreich waren 34 kreuzende Schiffe im Dienſt, von welchen 14 der beſten beibehalten wurden. Keine einzige Fregatte, man müßte denn den George Washington als ſolche annehmen, wurde verkauft, und ſelbſt dieſes Schiff war in den Dienſt gekauft, aber nicht für denſelben gebaut worden. Was die Stärke betrifft, ſo wurden mehr als die Hälfte, vielleicht vier Fünftheil, behalten und die 8 der größten ausgewählten Fregatten waren ſtark genug, es mit ſämmtlichen verkauften Fahrzeugen aufzunehmen. Dies war

jedoch nicht die Meinung jener Tage, denn das von Intereſſe erzeugte politiſche Geſchrei wurde von der Unwiſſenheit geleitet. Den meiſten Leuten ſchien eine Kanone wie die andere, ohne Berückſichtigung ihres Gewichtes oder ihrer Stellung in dem Schiffe. Die unklügſte Maßregel der Regierung, und es war eine, die ſie bald bereuen ſollte, war das Geſetz, welches die Erbauung von 6 Schiffen, von nicht weniger als 74 Kanonen, nach einer Acte des Jahres 1798, aufhob. *)

Die Unbedachtſamkeit der politiſchen Oppoſition gab ſich bald in ihrer gewöhnlichen unüberlegten und beißenden Form zu erkennen. Eine von der Regierung ausgehende Anempfehlung zu Errichtung von Schiffswerften, welche zur Bildung einer dienſtfähigen Seemacht ſo unentbehrlich ſind, ward mit dem Hohne, den die Unwiſſenheit und Feindſeligkeit nur erdenken kann, ſelbſt von denen aufgenommen, welche ſich für die eifrigſten Freunde der Marine ausgaben. Die Zeitungen des Tages waren gefüllt mit den lächerlichſten Anſpielungen auf das Wort „trocken“, ſo viele ſie nur, durch die Unwiſſenheit der Menge begünſtigt, auf die gemeinſte Weiſe erſinnen konnten, und gingen gar ſo weit, daß ſie die Regierung wirklich beſchuldigten, eine Seemacht auf dem Lande errichten

*) Die Materialien für dieſe Schiffe, hauptſächlich unbehauene Eichenſtämme, ſollten aufbewahrt werden; aber ſehr viele von den letzteren wurden ſpäterhin und oft mit großer Verſchwendung zum Bau kleinerer Schiffe verwendet.

zu wollen! Es muß jedoch eingeſtanden werden, daß die Anſichten des Präſidenten etwas über den gewöhnlichen Gebrauch hinaus reichten, indem er in ſeiner Anempfehlung ſo weit ging, von Werften, ſowohl zur Erhaltung, als auch zur Ausbeſſerung von Schiffen zu reden. So ward alſo dieſer brave kleine Dienſt, der ſich ſchon ſo ſehr um die Nation verdient gemacht hatte, und der ſo unzertrennlich mit all den großen Rückſichten des Nationalcharakters, der Nationalrechte und ſelbſt der Nationalexiſtenz verbunden iſt, gezwungen, in ſeiner Kindheit zu darben, indem einerſeits ſeine Scheinfreunde ihm während ihrer lauteſten Verſicherungen der Freundſchaft den tödtlichſten Streich verſetzten, und er anderſeits von denen mit Mißtrauen angeſehen wurde, welche, da ſie die Sparſamkeit zu ihrem Paradepferde gewählt hatten, vor den enormen Ausgaben zurückſchreckten, die mit dieſem, wie mit allen andern wirkſamen Mitteln der Nationalvertheidigung, nothwendig verknüpft ſind. Dennoch erhielt ſich der gute Geiſt darin, und, geſäubert von der Geſellſchaft derer, die nie werth waren die Uniform zu tragen, und im Vertrauen, daß nach einem ohne Ausſchweifung verbrachten Frieden, ſich die Ausſicht auf einen angenehmen Dienſt eröffnen würde, bereitete ſich das noch übrig gebliebene brave Corps auf den Antritt ſeiner neuen Pflichten mit dem Zutrauen und dem Eifer von Männern vor, welche fühlten, daß ſie eine ehrenvolle Carriere glücklich begonnen hatten.

Dieſer Zeitpunkt mag als derjenige angeſehen werden, welcher die Criſis in dem Schickſale der amerikaniſchen Seemacht herbeiführte. Beim Friedensſchluß von 1783, war der Dienſt gänzlich aufgelöſt worden, und ſelbſt die 1794 begonnenen Anſtalten wurden beim Schluß des Friedens mit Algier wieder eingeſtellt, ſo daß nichts als der Name einer Marine übrig blieb. Die Verhältniſſe des Landes mit Tripolis, einer der Mächte der Barbarei, hatten in dieſem kritiſchen Augenblick ohne Zweifel ihren Einfluß auf das Schickſal des Dienſtes, da die Regierung die Nothwendigkeit einſahe, ſich bereit zu halten, um den Angriffen eines andern dieſer Halb-Seeräuber, welche das mittelländiſche Meer verpeſteten, zu widerſtehen.

Unterdeſſen begannen die geeigneten Beamten, die Bedingungen des mit Frankreich kürzlich abgeſchloſſenen Friedens zu vollziehen, wozu die beiderſeitige Auslieferung der genommenen Schiffe gehörte. Da die Inſurgente verloren gegangen war, ſo konnte die Stipulation auf ſie nicht in Anwendung gebracht werden, aber der Berceau und die Vengeance, der vom Trumbull genommene Kreuzer, wurden an Frankreich zurückgegeben. Im Ganzen waren 80 Priſen in amerikaniſche Hafen eingebracht worden und drei von ihnen waren die oben genannten Kriegsſchiffe. Die meiſten der anderen waren Privatiers. Achte von dieſen wurden als geſetzwidrige Gefangene wieder frei gegeben, Einer war wieder erobert worden und die 68 übrigen wurden condemnirt und verkauft.

Der Verluſt an amerikaniſchen Schiffen in dieſem Kriege war bedeutend; aber eine geringere Anzahl Fahrzeuge wurde, im Verhältniß, genommen, nachdem die Feindſeligkeiten von Seiten dieſes Landes begonnen hatten, als zuvor ſchon genommen worden waren. Außer der Retalition fiel jedoch niemals ein Kriegsſchiff in die Hände der Franzoſen.

Im Allgemeinen war das Land mit dem Erfolg ſeiner, während dieſes unregelmäßigen und formloſen Kampfes gemachten Anſtrengungen zufrieden und eine ziemlich günſtige Stimmung für eine ſtehende Seemacht war dadurch rege geworden. Welche Privatanſichten über dieſen wichtigen Zweig des Nationalhaushaltes der neue Präſident auch gehabt haben mag, — und man glaubt, daß ſie weder ſo liberal noch ſo weitſehend, als mit ſeinen ſonſtigen Anſichten übereinſtimmte, waren, wenn auch nicht in dem Grade um die ihm zu Theil gewordenen Vorwürfe verdient zu haben, — genug, er ſtellte an die Spitze des Departements Mr. Robert Smith, von Maryland, einen Mann, der im Dienſte ſich beliebt machte, der während des langen Zeitraums von 9 Jahren deſſen Intereſſe mit Eifer und Umſicht im Auge hatte, und der in der Bruſt aller derer, welche damals zur Marine gehörten, das Gefühl zurückließ, daß ihr Intereſſe ſich in den Händen eines Mannes befand, der den Willen hatte, dem Vaterlande und ihnen ſelbſt zu nützen.

Während des Krieges mit Frankreich gingen nur wenige Privatiers zur See, da der geringe Handel nicht viel von ſolchen Unternehmungen zu befürchten hatte, obgleich kaum ein Handelsſchiff ohne Bewaffnung ſegelte und wenigſtens die doppelte Bemannung hatte, welche es im Frieden führte. Die Jahre 1798, 1799 und 1800 waren in der That Jahre eines allgemeinen Seekrieges, und die engliſche Marine, dieſer Anziehungspunkt der Seeleute der ganzen civiliſirten Welt, war ſo emſig beſchäftigt, als ſie es je zu einer früheren oder ſpäteren Periode ihrer thatenreichen Geſchichte war. Ungeachtet dieſer Umſtände fand die amerikaniſche Regierung, obgleich ſie durch die Kürze der Dienſtzeit der Angeworbenen mit vielen Unannehmlichkeiten zu kämpfen hatte, keine Schwierigkeit, während dieſes Kampfes Mannſchaft zu erhalten, und im Jahre 1800 waren nicht viel weniger als 10,000 Mann fortwährend im Dienſt. Zu jener Zeit war der Tonnengehalt des Landes ungefähr die Hälfte des jetzigen und ebenſo war es die Geſammtzahl der Seeleute. Der Feind war ſehr thätig, ein Factum, das durch den Umſtand bewieſen iſt, daß eine größere Anzahl franzöſiſcher Privatiers, in Weſtindien, von der amerikaniſchen Seemacht allein zerſtört und weggenommen wurde, als die ſämmtlicher von Amerika zu irgend einer Periode des Krieges zur See geſchickten Kreuzer zuſammengenommen. Amerika hatte während der 3 Jahre dieſes Kampfes, mit Einſchluß der 1798 und 1799 be-

ſchäftigten Zoll-Wachtſchiffe, 42 verſchiedene Kreuzer auf dem Meere, und deren Priſen beliefen ſich, wenn nur die Schiffe, welche wirklich eingebracht wurden, gerechnet werden, auf nahe das Doppelte dieſer Zahl, von welcher mehr als die Hälfte aus feindlichen Privatiers beſtand. Dennoch wurde, nachdem die Kriegszurüſtungen beendigt waren, der Handelsverkehr nur wenig unterbrochen. Im Jahre 1797, als Amerika nicht ein einziges Kriegsſchiff in activen Dienſt hatte, belief ſich die Ausfuhr des Laudes nicht viel über 57,000,000 Dollars; 1798, als die Küſte von franzöſiſchen Privatiers geſäubert und der Krieg zuerſt nach Weſtindien verſetzt worden war, ſtieg dieſe Ausfuhr auf 61,327,411 Dollars; 1799 auf 78,665,528 Dollors, und 1800 betrug ſie 70,971,780 Dollars. Die Abnahme dieſes letzteren Jahres war wahrſcheinlich durch ſchwankende Handelsverhältniſſe verurſacht worden, denn die Franzoſen näherten ſich nur ſelten der amerikaniſchen Küſte. Auch wird dies durch die in denſelben 3 Jahren eingegangenen Einfuhrzölle klar bewieſen; dieſe waren im Jahre 1798 7,106,061 Dollars; 1799 6,610,449 Dollars, und 1800 9,080,932 Dollars.

Sowohl dieſer, wie jeder andere Seekrieg, den Amerika mit irgend einer civiliſirten Nation führte, war durch viele hartnäckige Gefechte zwiſchen Letters of marque und feindlichen Kreuzern ausgezeichnet. Die Zeitungen des Tages waren mit Erzählungen dieſer Art angefüllt, und obgleich dieſelben nicht immer frei von Uebertreibun-

gen blieben, ſo weis man doch, daß einige davon vollkommene Wahrheit enthielten. Unter anderen verdient ein Treffen dieſer Art erwähnt zu werden, nicht allein wegen der tapfern Vertheidigung überhaupt, ſondern wegen der im kritiſchen Augenblick bewieſenen Geiſtesgegenwart eines noch minorennen jungen Mannes von Philadelphia, der leider bei der folgenden Seereiſe ſein Leben verlor, und auch, weil die Facta aus einer zuverläſſigen Quelle geſchöpft ſind.

Im Verlauf des Jahres **1800**, als die leicht bewaffnete Letter of marque Brigg Louiſa, von Philadelphia, in den Hafen von Gibraltar zu ſteuern im Begriff war, liefen verſchiedene Privatiers von Algeſiras aus, um, nach der gewöhnlichen Art der Franzoſen, ſie vom Hafen abzuſchneiden. Es entſtand ein langes und heißes Gefecht, in welchem die Louiſa von einem Fahrzeuge mit Triangel-Segelwerk hart in die Enge getrieben wurde, deſſen kühne Verſuche zu entern aber jedesmal vergeblich waren. Die Mannſchaft der Louiſa war nur ſchwach, und als der Capitain von einem Schuß in die Schulter fiel und der Lieutenant auf einen Augenblick ſich entfernte, um jenen in die Cajüte zu bringen, ſo verließ ſie, in dem Glauben daß, das Gefecht zu Ende ſei, ihre Kanonen und zog ſich, mit der einzigen Ausnahme des Matroſen am Steuerruder, in das Vordercaſtell zurück. In dieſem Augenblicke glaubte man, daß der Feind, welcher

nicht weit entfernt war und ſein Feuer fortſetzte, Vorbereitungen treffe zu einem abermaligen Enterverſuch. Dieſes zu vereiteln waren die Kanonen des Kurzverdecks der Brigg gehörig geladen und gerichtet worden; doch, als der Lieutenant nach einer Abweſenheit von nur 3 oder 4 Minuten wieder auf dem Verdeck erſchien, ſo fand er, außer einem Paſſagier, niemanden, der ihn unterſtützen konnte, während der Feind, deſſen Vordercaſtell mit Mannſchaft gefüllt, und deſſen langes Bugſpriet mit Sprungfertigen Enterern beſetzt war, ſich im Fluge näherte. Er wußte, daß, wenn die letzteren einmal das Verdeck erreicht hätten, an Widerſtand nicht mehr zu denken ſei, ſelbſt wenn auch die Mannſchaft auf ihren Poſten wäre. Dies war ein kritiſcher Augenblick für einen ſo jungen Mann; aber er war ein Seemann von Philadelphia, dem Hafen, der damals die entſchloſſenſten, die beſten und oft auch tapferſten Seeleute lieferte, welche Amerika zur See ſchickte. Entſchloſſen lief er zum Vordercaſtell und rief der Mannſchaft zu, „den fliehenden Franzoſen noch einen letzten Schuß zu geben, ehe ſie aus Schußweite wären!“ Solch' eine Aufforderung konnte nicht abgeſchlagen werden. Mit einem Freudengeſchrei drang die Mannſchaft auf's Verdeck und war zum Empfang des Feindes an den Kanonen ſchnell aufgeſtellt, deren Kugeln nun deſſen ganze Länge beſtrichen und die Enterer vom Bugſpriet wegnahmen. Der Privatier wendete um und floh, und die Brigg konnte nun ungehindert

ihren Lauf fortſetzen. Im Triumph gelangte die Louiſa auf die Rhede von Gibraltar, denn Tauſende hatten von den Felſen dieſes Treffen mit angeſehen.

Siebentes Kapitel.

Amerika erhält eine ſtehende Marine. — Verhältniſſe zwiſchen den Staaten der Barbarei und der jungen Republik — Kriegserklärung des Paſcha von Tripolis gegen die Vereinigten Staaten. — Ein Geſchwader wird für das Mittelländiſche Meer ausgerüſtet. — Inſtructionen für Commodore Dale. — Das Geſchwader ankert bei Gibraltar. — Gefecht zwiſchen der Enterpriſe und dem Tripoli. — Mr. Jefferſon's Botſchaft an den Congreß. — Glücklicher Fang. — Unterhandlungen zur Auswechſelung von Gefangenen. — Tripolis blockirt. — Der Preſident beinahe durch Zufall verloren. — Commodore Dale kehrt zurück. — Der Philadelphia und der Eſſex bleiben im Mittelländiſchen Meere. — Ende des erſten Jahres des Krieges mit Tripolis. — Fortſchritte in der Haltung und Disciplin der amerik. Seemacht.

Wir ſind nun zu der Periode gekommen, wo die amerikaniſche Marine einen feſten und ſtehenden Charakter annahm. Keine ferneren Einſchränkungen wurden von denen, welche mit den Bedürfniſſen des Landes vertraut waren, weiter befürchtet und wurden auch ſeitdem nie wieder verſucht. Natürlicherweiſe verging eine kurze Zeit, ehe man mit Gewißheit erfahren konnte, welche von den ausgewählten Offizieren im Dienſt bleiben wollten, und Abdankungen wurden in vielen der folgenden Jahre häufig, da die Staatsklugheit des Tages dieſen wichtigen Zweig des öffentlichen Dienſtes ſo ſehr einge-

ſchränkt hatten. Aber ſeit jener Zeit, bis jetzt, wurde nie wieder ein Offizier gezwungen ſeine Carriere aufzugeben, um dem Wunſche der Einſchränkung zu genügen. Die Sicherheit, welche dieſer Zuſtand der Dinge herbeiführte, hat nach und nach ſo zugenommen, daß es ſcheint, wenn dies nicht zu viel geſagt iſt, als ob beide, der Staat und die Marine, die zwiſchen ihnen beſtehende Verbindung als dauernd und unzertrennlich betrachteten. Dieſes Zutrauen auf der einen Seite und die beſchützende Staatsklugheit auf der anderen, ſind jedoch nicht das Werk Eines geweſen, ſondern die Folge einer langen Reihe hiſtoriſcher Ereigniſſe, welche zu berichten wir uns zum Geſchäft gemacht haben.

Es iſt ſchon früher bemerkt worden, daß die neue Regierung mehr durch die Nothwendigkeit als durch ihren Scharfblick verhindert wurde, die Koſten einer Marine zu bewilligen, und es iſt wahrſcheinlich, daß ſie bei dem Befehl des Baues ſolcher Schiffe, wie ſie das Geſetz von **1794** beſtimmte, den Anfang einer Marine im Auge hatte, die den Bedürfniſſen und der Würde eines Landes angemeſſen ſei, welches in der Meinung aller derer, die nicht von Leidenſchaft oder Böswilligkeit verblendet waren, in der Zukunft mächtig werden mußte. Demohngeachtet muß man den, zwiſchen einem oder zwei Staaten der Barbarei und der jungen Republik beſtehenden ſonderbaren Verhältniſſen, gerade zur Zeit als der Friede mit Frankreich abgeſchloſſen wurde, einigen Einfluß einräumen

Demnach müſſen wir, im Verfolg einer ununterbrochenen Kette von Ereigniſſen, unſere Augen zunächſt auf das Mittelländiſche Meer und die Küſte von Africa, als deren Schauplatz richten.

Schon im Jahre 1800 zeigte der Paſcha von Tripolis, Juſſuf Caramalli, der ſeinen Bruder Hamet entthront hatte und nun dieſen von der Pforte abhängigen Staat beherrſchte, Neigung zum Kriege. Er war von den an Algier bewilligten Zugeſtändniſſen und von der Art, wie der Dey jener Regieruug durch Beſtechungen zur Gerechtigkeit verpflichtet wurde, unterrichtet, und dem Gange ſeiner Ideen, welche, wenn auch nicht wahr, doch wenigſtens wahrſcheinlich waren, folgend, ſchloß er, daß eine Regierung, die ſich veranlaßt fühlte, Tribut an einen Seeräuber zu entrichten, auch veranlaßt werden könnte, Tribut an einen andern zu zahlen. Die Beſchwerden, womit dieſes Scheinbild eines Herrſchers den Beginn eines Krieges rechtfertigte, ſind von der Art, daß ſie allgemein bekannt zu werden verdienen. Er klagte die amerikaniſche Regierung an, ſie habe die untergeordneten Behörden von Tunis mit einem höheren Preiſe beſtochen, als ihn, und fügte hinzu, daß Algier eine Fregatte erhalten habe und er keine; ja ſelbſt in einem Briefe an den Präſidenten bediente er ſich zur Beantwortung einiger gewöhnlicher diplomatiſcher Ausdrücke der Freundſchaft, der wichtigen Worte, „Wir wünſchen nur, daß dieſe Eure Reden mit Thaten, aber nicht

mit leeren Worten begleitet würden. Bemühet Euch deßhalb, Uns durch gutes Benehmen zufrieden zu ſtellen.“ — „Aber wenn dies nur Schmeichelworte, ohne Handlungen ſein ſollen, ſo muß ein jeder dann thun, wie es ihm gutdünkt. Wir bitten um eine ſchnelle Antwort, ohne Zeitverluſt, da eine jede Zögerung von Eurer Seite Eurem Intereſſe nur ſchaden kann.“

Kurz darauf beſchied der Paſcha dem amerikaniſchen Conſul in Tripolis, daß er noch ſechs Monate auf ein Geldgeſchenk warten wolle, und wenn es nicht innerhalb dieſer Zeit ankäme, ſo würde er den Krieg gegen die Vereinigten Staaten förmlich erklären. Juſſuf Caramalli war ſeinem Worte getreu. Da keine Nachricht von einer Geldſendung nach Tripolis kam, ſo wurde am **14.** Mai **1801** der Flaggenſtock des amerikaniſchen Conſulats, als Kriegserklärung, niedergehauen.

So zurückhaltend das Regierungsſyſtem der Vereinigten Staaten und ſo entwürdigend das der ganzen Chriſtenheit, in Betreff der Staaten der Barbarei, zu jener Zeit auch war, ſo war doch der günſtige Erfolg der Erſteren gegen Frankreich noch zu neu und der Stolz auf ihre kaum entſtandene Marine zu groß, um ſich allen dieſen Anmaßungen ohne Widerſtand zu unterwerfen. Ehe noch die Kriegserklärung von Tripolis bekannt wurde, war ſchon die Ausrüſtung eines Geſchwaders für das Mittelländiſche Meer befohlen worden, um durch deren Erſcheinen die verſchiedenen Fürſten der Barbarei in

Furcht zu ſetzen. Die für dieſen Zweck gewählten Fahrzeuge waren: der Preſident von 44 Kanonen, unter Capitain J. Barron; der Philadelphia von 38 Kanonen, unter Capitain S. Barron; der Eſſex von 32 Kanonen, unter Capitain Bainbridge, und die Enterpriſe von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sterrett. Den Oberbefehl erhielt Capitain Dale, ein Offizier, deſſen wir in dem Laufe der vorhergehenden Ereigniſſe ſchon oft erwähnten, und der nun ſein breites Banner auf dem Preſident von 44 Kanonen aufzog.

Die dem Commodore Dale gegebenen Inſtructionen wieſen ihn an, nach Gibraltar zu ſegeln, wo er den Zuſtand der Dinge in Betreff der verdächtigten Regierungen erfahren konnte, und wonach er ſich zu richten hatte. Sollte eine der Mächte Krieg erklärt haben, ſo ſollte er, unter gewiſſen Einſchränkungen dagegen handeln; wenn nicht, ſo ſollte er nach der Reihenfolge Algier, Tunis und Tripolis beſuchen, Geſchenke und Verſprechungen überliefern, und wenn es ihm möglich wäre den Frieden zu erhalten, ſo ſollte er im Laufe des Sommers die Runde auf dem Mittelländiſchen Meere machen, wieder in den Hafen von Tripolis, Tunis und Algier erſcheinen und wenn der Frieden noch nicht unterbrochen worden ſei, die Rückkehr nach Hauſe im October antreten. Sollte jedoch eine der Regierungen Feindſeligkeiten begonnen haben, ſo war ihm der willkührliche Gebrauch der Schiffe überlaſſen, jedenfalls hatte er aber das Mittelländiſche

Meer am 1. December ſpäteſtens zu verlaſſen, da eine Kreuzfahrt auf dieſem Meere im Winter für unſicher gehalten wurde.

Bald nach Ertheilung dieſer Befehle, traf die Flotte auf der Hampton Rhede zuſammen und ſegelte nach ihrem Beſtimmungsorte ab. Am 1. Juli ankerte ſie bei Gibraltar, wo ſie den Tripolitaniſchen Admiral, einen Renegaten Namens Lisle, antraf, mit einem Schiffe von 26 Kanonen und einer Brigg von 16. Es iſt keine Frage, daß die zeitige Erſcheinung des amerikaniſchen Geſchwaders dieſe beiden Fahrzeuge abhielt, in das Atlantiſche Meer zu gehen, wo ſie dem Handel des Landes vielen Schaden thun konnten. Obſchon nun Commodore Dale durch die aus anderen Quellen geſchöpften Nachrichten Grund hatte, die Aufrichtigkeit des Admirals zu bezweifeln, ſo behauptete dieſer dennoch, es ſei kein Krieg. Der Eſſex wurde dem nördlichen Ufer entlang geſendet, um die amerikaniſchen Handelsſchiffe zu ſammeln und ihnen Geleit zu geben; dem Philadelphia wurde befohlen, in der Straße zu kreuzen und die beiden Tripolitaner zu beobachten, während der Preſident und die Enterpriſe ihren Curs auf Algier nahmen, wie es befohlen war. Die Letztere trennte ſich jedoch bald von dem Preſident, in Dienſtſachen.

Die Erſcheinung eines Schiffes von ſolcher Stärke wie der Preſident, vor Algier und Tunis, hatte eine beſonders einſchüchternde Wirkung auf die beiden Fürſten,

und Mr. O'Brien, der Conſul bei der erſteren Regierung, war der Meinung, daß die Ankunft des Geſchwaders im Mittelländiſchen Meere mehr Gewicht zur Erhaltung des Friedens hätte, als wenn der George Washington, der in Kurzem erwartet wurde, mit Tribut eingelaufen wäre.

Am 1. Auguſt, als die Enterpriſe von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sterrett, auf ihrem Curs nach Malta begriffen war, begegnete ſie einem der auf dem Mittelländiſchen Meere gebräuchlichen Dreimaſter, Polacres genannt, von 14 Kanonen und 80 Mann, der, wie bekannt war, auf eine Kreuzfahrt gegen amerikaniſche Handelsſchiffe ausging. Nahe an ihn anlaufend, begann das Gefecht in Piſtolenſchußweite und nachdem es, mit wenigen Unterbrechungen drei Stunden gedauert hatte, ergab ſich der Türke. Während des Gefechtes hatte der Tripolitaner zu drei verſchiedenen Malen die Flagge geſtrichen, ſie aber jedes Mal wieder aufgezogen und das Feuer begonnen, indem er glaubte, er könne Vortheil gewinnen, wenn er die, auf dieſe Art ſorglos gemachten Amerikaner angriffe. Aufgereizt durch dieſe Verrätherei, eröffnete die Enterpriſe, bei dem letzten Verſuche, ihr Feuer mit der Abſicht, ihren Gegner in den Grund zu bohren; aber, als nach einem ferneren, jedoch fruchtloſen Widerſtand, der türkiſche Capitain auf dem Mittelwerk ſeines Schiffes erſchien, ſeine Flagge in das Meer warf

und in gebeugter Stellung um Pardon bat, ſtellte der Schooner ſein Feuer ein.

Das genommene Schiff war der Tripoli, und ſein Reis oder Capitain hieß Mahomet Sous. Obgleich die Türken Muth, oder beſſer geſagt, Tollkühnheit gezeigt hatten, ſo gereichte ihnen dieſer erſte Verſuch der Geſchicklichkeit mit ihrem trans-atlantiſchen Feinde gar nicht zur Ehre. Die Enterpriſe beſtrich ihres Feindes Verdeck mehrmals und die Folgen davon waren ſchrecklich, indem 50 Mann von des Corſaren Beſatzung theils verwundet, theils getödtet wurden. Das Schiff ſelbſt war nur ein Wrack und ſein Beſanmaſt war weggeſchoſſen. Die Enterpriſe hatte wenig Schaden gelitten, ſelbſt nicht im Takelwerk, und kein Mann war beſchädigt worden; auch ihr Rumpf war nicht bedeutend verletzt.

Die dem Lieutenant Sterrett gegebenen Inſtructionen geſtatteten ihm nicht den Tripoli einzubringen; deßhalb nahm Lieutenant David Porter von ihm Beſitz und ſchritt zu ſeiner Entwaffnung. Die Armatur ward über Bord geworfen, und die Takelage gänzlich abgenommen, bis auf ein altes Segel und einen einzigen Sparren, damit er den Hafen erreichen konnte. Nach Verſorgung der Verwundeten ward die Priſe verlaſſen, und man ſagt, daß ſie erſt nach langer Zeit ihren Hafen erreichte. Als der unglückliche Reis in Tripolis erſchien, ſchützten ihn ſelbſt ſeine Wunden nicht. Er ward auf einen Eſel geſetzt, durch die Straßen geführt und erhielt die Baſto-

nade. Dieſe Strafe ſcheint jedoch den beabſichtigten Eindruck nicht gemacht zu haben, denn man ſagt, daß dadurch der Schrecken unter den Matroſen ſo überhand nahm, daß es ſchwierig wurde, für die damals im Ausrüſten begriffenen Corſaren Mannſchaften aufzutreiben. Gewiß iſt es, daß obgleich dieſer Krieg drei Jahre dauerte und am Ende mit Hitze und Activität geführt wurde, ſich dennoch nur ſehr wenige tripolitaniſche Kreuzer während deſſen Dauer aus dem Hafen wagten; und wenn ſie ausliefen, ſo waren ſie außerordentlich vorſichtig, in der Nähe des Landes zu bleiben.

Aus einer am 8. December 1801 an den Congreß geſandten Botſchaft des Mr. Jefferſon erſehen wir die Urſachen, warum die dem Commodore Dale in ſeiner Inſtruction gegebene Macht, ſich nicht auf Gefangennehmungen ausdehnte. Nachdem der Präſident des Gefechtes zwiſchen der Enterpriſe und dem Tripoli erwähnt hat, fährt er, nach Darlegung der Facta, alſo fort: „Unautoriſirt durch die Conſtitution, ohne die Bewilligung des Congreſſes die Grenze der Vertheidigung zu überſchreiten, wurde das Fahrzeug, nachdem es unſchädlich gemacht worden, nebſt ſeiner Mannſchaft freigegeben. Die Geſetzgebung hat ohne Zweifel zu bedenken, ob ſie durch die Bevollmächtigung zu Maßregeln des Angriffs ebenfalls unſere Force mit der des Feindes auf gleichen Fuß ſetzen will.“

Man muß geſtehen, daß auf ſolche Art die Lehre von

der buchſtäblichen Auslegung zu weit ausgedehnt wurde; denn, obgleich nach der Natur der Dinge die Einwilligung zweier unabhängiger Souveränitäten erfordert werden mag, um die legalen Verhältniſſe der Völker verſchiedener Länder aus dem Zuſtande des Krieges in den des Friedens zu verwandeln, ſo überſchreitet es doch alle Vernunft und Herkommen, zu behaupten, daß eine jede dieſer Souveränitäten einzeln nicht competent wäre, dieſe Verhältniſſe aus dem Zuſtande des Friedens in den des Krieges zu verwandeln. Das Recht zum Beginn von Feindſeligkeiten hängt, als Eigenthum der Staaten, von den gegenſeitigen Verhältniſſen der Nationen ab, in keiner Beziehung jedoch von untergeordneten Beſtimmungen beſonderer Regierungsformen. Es iſt zu gleicher Zeit ein poſitives und ein negatives Recht: erſteres, indem es von der Partei gebraucht wird, welche den Krieg erklärt, und letzteres, indem es der bedrohten Nation die Autorität und die Privilegien einer im Krieg begriffenen Macht ertheilt. Es wird gewiß nicht behauptet werden, daß ein amerikaniſcher Bürger, der einer gegen ſein Vaterland geſchickten feindlichen Macht beiſteht, des Hochverraths deßhalb nicht ſchuldig ſei, weil der Congreß noch nicht den Krieg erklärt hatte, obgleich es der Feind bereits gethan hat; und ebenſo ſchwach iſt die Annahme, daß eine Nation Krieg führen ſollte, unter Begünſtigung der einer kriegsführendenden Macht ertheilten Vorzüge, ohne zugleich, gerade eben dadurch, dem Feinde dieſelben

Rechte zu verleihen. Der Artikel der Conſtitution, welcher dem Congreß das Recht zur Kriegserklärung giebt, meint augenſcheinlich nur die Ausübung des poſitiven Rechtes, und man würde durch eine entgegengeſetzte Interpretation das abſolute und herrſchende Princip des Wiedervergeltungsrechts, worauf der Verkehr der Völker ſich gründet, ſehr verletzen. In Europa könnte eine Nation möglicherweiſe den Krieg an eine Nation in Amerika mehrere Wochen ſchon erklärt haben, ehe die letztere etwas davon erführe, und wenn man Mr. Jeffersons Doktrine annehme, ſo würde erſtere während dieſer ganzen Zeit einen Vorzug zum Schaden der letztern genießen, welches der geſunden Vernunft und der Gerechtigkeit geradezu widerſtreitet. Der Irrthum jener Meinung lag in der Vorausſetzung, daß das Volk der Vereinigten Staaten, nebſt der Einſchränkung und Vertheilung der Macht ſeiner Diener, auch die Rechte der Nation in gewiſſe Grenzen gewieſen haben wolle. Was nun die Maßregeln des Executiven noch ſonderbarer macht, iſt das Factum, daß Commodore Dale eine Blockade begonnen hatte und neutrale Schiffe, welche in dem Hafen von Tripolis einliefen, wie man ſogleich ſehen wird, wirklich wegnahm.

Als der Preſident am 24. Auguſt vor Tripolis erſchien, wurde ein vergeblicher Verſuch zum Waffenſtillſtand gemacht. Nachdem Commodore Dale achtzehn Tage lang in der Nachbarſchaft der Stadt gelegen hatte, ohne in dem Hafen

oder deſſen Nähe Bewegungen bemerkt zu haben, ſo lief er nach einem etwas entfernten Punkte die Küſte entlang und ſetzte nach Malta über, um friſches Waſſer einzunehmen. Sobald dieſes nothwendige Geſchäft verrichtet worden, kehrte der Preſident nach Tripolis zurück und am 30. Auguſt holte er ein nach dieſem Hafen beſtimmtes griechiſches Schiff, mit einer Ladung von Waaren und Vorräthen, ein. An Bord dieſes Schiffes befanden ſich ein Tripolitaniſcher Offizier und 20 Soldaten, nebſt 20 anderen Unterthanen jener Regierung. Alle dieſe Perſonen wurden an Bord der Fregatte genommen, und in Folge dieſes glücklichen Fanges, verſuchte man ein Syſtem der Auswechſelung zu Stande zu bringen. Die Verhandlungen hierzu wurden von Mr. Niſſen, dem däniſchen Conſul geführt, einem Manne, deſſen Name durch ſeine bewieſene Wohlthätigkeit, Menſchenfreundlichkeit und Rechtſchaffenheit unauflöslich mit der Geſchichte der amerikaniſchen Marine verbunden iſt.

Es zeigte ſich jedoch bald, daß der Paſcha ſich wenig um ſeine Unterthanen bekümmerte, denn er erklärte, daß er für ſämmtliche Soldaten nicht einen einzigen Amerikaner auswechſeln würde. Er zeigte aber hierin einigermaßen die Kunſtgriffe des Unterhändlers, indem er am Ende einwilligte, für ſämmtliche Soldaten, den Offizier mit eingerechnet, drei Amerikaner, und noch drei andere für acht Kaufleute zu geben; die übrigen ſechs Kaufleute erkannte er nicht als ſeine Unterthanen an. Dem Com-

modore Dale ſcheint dieſe unwürdige Schachermethode angeekelt zu haben, denn er ſandte ſeine Gefangenen wieder auf das griechiſche Fahrzeug zurück und ließ es ungehindert in den Hafen einlaufen, indem er ſeine Anſprüche auf die Kaufleute, als Nichtſtreiter, gänzlich aufgab und bloß die drei Amerikaner für die Soldaten ſich ausliefern ließ.

Der Commodore verließ nun Tripolis und ſegelte direct nach Gibraltar, da er dieſes für nothwendig erkannte. Der Eſſex, welcher ebenfalls vor den verſchieden Hafen der Barbarei erſchienen war, erſetzte ihn jedoch bald.

Unterdeſſen hatten die beiden Tripolitaniſchen Kreuzer zu Gibraltar ſich vergewiſſert, daß ihre Ausfahrt unmöglich ſei, ſo lange ſie ſo enge bewacht würden. Die Schiffe wurden deßhalb entwaffnet und ihre Mannſchaften heimlich in Booten über den Tetuan geſetzt, um zu Land nach Hauſe zurückzukehren; nur die zur Bewachung und Führung der Schiffe nöthigen Leute, wurden für den Fall einer gelegentlichen Ausfahrt, zurückbehalten. Der Paſcha beklagte ſich laut über die Blockade, als einen Eingriff in die gewohnte Art der Kriegsführung, und die Regierungen von Algier und Tunis, welche dieſem gegebenen Beiſpiele zu mißtrauen ſchienen, zeigten Neigung, in das Klagelied mit einzuſtimmen. Der Dey von Algier ging ſogar ſo weit, Päſſe für die Mannſchaften

der beiden zu Gibraltar liegenden Fahrzeuge zu verlangen, erhielt jedoch eine abſchlägige Antwort.

Während der Preſident, in der beſchriebenen Manier, von einem Hafen zum anderen paſſirte, wurde er beinahe durch einen Zufall verloren. Er war in den Hafen von Mahon eingelaufen, und da der Lootſe die Tiefe ſeines Waſſerganges falſch berechnet hatte, ſo ereignete es ſich bei der Ausfahrt, daß das Schiff auf der Steuerbordſeite dieſer engen Paſſage auf einen Felſen ſtieß. Es ſegelte gerade zu dieſer Zeit mit einer Schnelligkeit von fünf oder ſechs Knoten und war ehe es zum Stillſtand kam, ſchon drei oder vier Fuß weit aufgerannt. Niemand wagte zu athmen und der allgemeine Glaube war, daß es unvermeidlich ſinken müſſe. Doch da die See hoch ging, ſo wurde es nach der Paſſage zu gedreht, gleitete dann von dem Felſen ab und ſchwamm wieder. Dieſes ſind Augenblicke, welche den Muth eines Seeoffiziers eben ſo auf die Probe ſtellen, als die, wenn gleich glänzenderen Thaten einer Schlacht. Der Commodore erſchien ſogleich auf dem Verdeck und gab ſeine Befehle mit Unerſchrockenheit und Umſicht. Das Schiff ſtand nach dem Ausgang des Engpaſſes und ſobald es Raum hatte, wurde es ſo lange eingehalten, bis die Größe der Gefahr ausgefunden war. Die Unterſuchung mit den Pumpen zeigte, daß nicht mehr als die gewöhnliche Menge Waſſer im Raum vorhanden ſei und hierdurch ward das Vertrauen wieder hergeſtellt. Dennoch wurde es nicht für

rathſam gehalten, ſich vom Lande zu entfernen, indem das Arbeiten eines ſo großen Schiffes in ſtürmiſcher See, leicht Fugen öffnen konnte, welche jetzt noch dicht waren. Aber die Elemente waren gegen das Schiff, denn es trat ſtürmiſches Wetter ein und noch in derſelben Nacht hatte es mit einem Orkan zu kämpfen. Unter dieſen Umſtänden entſchied ſich Commodore Dale, in den Hafen von Toulon einzulaufen, da er dort am beſten den erlittenen Schaden ausbeſſern konnte. Nach daſelbſt glücklich erfolgter Ankunft, wurde das Schiff enttakelt, leichter gemacht, aus dem Waſſer gehoben und unterſucht.

Sobald als der Stamm, wo ſeine Verbindung mit dem Kiel anfängt, zum Vorſchein kam, wurde Jedermann von der großen Gefahr, in welcher das Schiff geweſen war, überzeugt. Vorwärts war ein großes Stück buchſtäblich losgezwängt worden, und ein Theil des Kiels war, mehrere Fuß lang, in Faſern. Bloß durch die künſtliche Befeſtigung der Enden ſeines Balkenwerks wurde das Schiff gerettet. Anſtatt daß man nämlich die Enden der Planken in Fugen legte, welche in den Stamm ſelbſt geſchnitten waren, hatte man ſie an der Vereinigung des Schürzenſtückes mit dem Stamme eingefugt, ſo daß, als das Stück losgezwängt wurde, die Fugen an den Balkenenden dicht blieben. Die franzöſiſchen Offiziere, welche bei der Reparatur viele Kenntniſſe und große mechaniſche Fertigkeit bewieſen, waren außerordentlich wegen dieſer Art der Befeſtigung erfreut, da ſie ihnen

damals, wie es ſcheint, noch neu war, und das Modell der Fregatte gefiel ihnen überhaupt ſo ſehr, daß ſie genaues Maß von allen ihren Verhältniſſen nahmen. *)

Die Rückkehr des Geſchwaders des Commodore Dale ſollte, wie oben bemerkt, ſpäteſtens am 1. December ſtatt finden; aber es ſcheint, daß ihm ſpäter willkührliche Gewalt gegeben worden war, denn er ließ den Philadelphia und den Eſſex zurück und trat ſeine Heimkehr mit ſeinem eigenen Schiffe und der Enterpriſe an. Es war immer noch der Gebrauch, Leute auf nur zwölf Monate anzuwerben und ſo mußten die Schiffe ihre Stationen oft im ungünſtigen Augenblick verlaſſen. Der Philadelphia ward zur Beobachtung der Tripolitaner zurückgelaſſen, und ihm als Zuflucht der Hafen von Syracus in Sizilien angewieſen, der Eſſex blieb in der Straße von Gibraltar,

*) Der Preſident war, bei dieſer Gelegenheit, nur mit der einen Seite aus dem Waſſer gehoben worden. Zum befeſtigen, kalfatern und kupfern des Kiels unterhalb, wurde der folgende ſinnreiche Plan angewendet: — Ein tiefes Boot oder Schüte wurde mit Hülfe von Ballaſt ſo weit geſenkt, bis deſſen oberer Rand beinahe mit der Waſſerfläche eben war. Dieſes Boot enthielt drei Abtheilungen, eine in der Mitte für den Ballaſt, und eine an jedem Ende zur Aufnahme eines Arbeiters. Als das Boot tief genug im Waſſer war, wurde es unter den Kiel gezogen, und da der Arbeiter aufrecht ſtand und Raum genug hatte, um ſeine Hände und Werkzeuge zu gebrauchen, ſo iſt es klar, daß er ſeine Arbeit eben ſo bequem verrichten konnte, als irgend ein anderer Schiffbauer, der auf einem Gerüſte über ſeinem Kopfe zu arbeiten gezwungen iſt.

um die beiden Schiffe in Blockade zu halten und die Paſſage in das atlantiſche Meer zu bewachen. Beide ſollten als Geleitſchiffe diénen, ſobald es verlangt würde.

So endete das erſte Jahr des Krieges mit Tripolis. Obgleich nur wenig für den Zweck, den Feind zur Nachgiebigkeit zu zwingen, gethan worden war, ſo hatte doch die Haltung und die Disciplin des Dienſtes viel gewonnen. Bei Gibraltar, Malta und anderen Hafen begegnete man fortwährend den ſchönſten engliſchen Kreuzern und da es ſich auswies, daß die amerikaniſchen Schiffe jenen in der Conſtruction, dem Segeln und Manövriren gänzlich gleich kamen, ſo wurde dadurch ein heftiges Verlangen erregt, ihnen, als den Muſterſchiffen der Welt, auch in allen übrigen Stücken ebenfalls gleich zu kommen. Eine ähnliche Gelegenheit hatte ſich während den Kreuzfahrten in Weſtindien dargeboten, allein ein großer Theil der damals gebrauchten Schiffe war von geringer Beſchaffenheit und einige der Offiziere waren gänzlich unfähig, einen Poſten, in irgend einem Dienſte zu verſehen. Alle eingekauften Schiffe waren nun verkauft, und das Einſchränkungsgeſetz hatte die Liſte von denen gereinigt, welche den Ehrgeiz einer vorwärts ſtrebenden und ſich fühlenden Marine verringern oder deren Stolz alarmiren konnten. Ein jeder Tag vermehrte die Kenntniſſe, die Haltung, den Esprit de Corps, und die Geſchicklichkeit im Seeweſen der jüngeren Offiziere, und da dieſe Gelegenheiten, während der ganzen Dauer des Dienſtes im

mittelländiſchen Meere, ſich zu vermehren fortdauerten, ſo ging die Marine in ihrer Ausbildung ſchnell vorwärts, bis der Commandeur eines amerikaniſchen Schiffes ſo gut wie der irgend eines anderen Kriegsſchiffes ſich allen Vergleichungen unterwerfen durfte.

Achtes Kapitel.

Geſetze, erlaſſen im Jahre 1802. — Erſatz-Geſchwader. — Sonderbarkeiten des Capitains M'Niel im Boſton. — Geſchwader unter Commodore Morris. — Blockade von Tripolis. — Gefecht mit tripolitaniſchen Kanonen-Booten. — Rendezvous der Schiffe des Geſchwaders zu Malta. — Das Flaggenſchiff in Brand. — Geiſtesgegenwart des Capitains Chauncey. — Der John Adams bei Tripolis. — Attake auf ein feindliches Schiff. — Der Hafen von Tripolis. — Unwirkſamer Angriff auf die Kanonen-Boote. — Unterhandlungen mit dem Bey. — Gefecht zwiſchen dem John Adams und einem Corſaren. — Das Geſchwader ſegelt nach Malta. — Commodore Morris geht nach Hauſe. — Unterſuchung wegen der Aufführung dieſes Offiziers. — Einſchränkung der Capitains-Liſte.

Im Anfange des Jahres 1702 erließ der Congreß die nöthigen Geſetze, um alle conſtitutionellen Scrupel des Executiven zu beſeitigen und die Wegnahme und Verurtheilung eines jeden Tripolitaniſchen Fahrzeuges, deſſen man habhaft werden konnte, vollkommen zu autoriſiren. Es iſt bemerkenswerth, daß dieſes Geſetz, in ſich ſelbſt, keine örmliche Kriegserklärung enthielt, während es alle, bei

ſolchem Stand der Dinge, nöthigen Maßregeln traf und ſogar den Präſidenten ermächtigte, an Privatiers und Letters of marque Vollmachten zu ertheilen. Hieraus läßt ſich ſchließen, daß man das Betragen des Feindes für hinreichenden Grund hielt, um den Staat für einen Kriegführenden zu erklären. Einer der Abſchnitte dieſes Geſetzes war von großem Nutzen für die Marine, indem dadurch die Anwerbung von Seeleuten auf zwei Jahre beſtimmt wurde.

Da der Preſident und die Enterpriſe nach Hauſe zurückgekehrt und die Dienſtzeit der Mannſchaften der beiden im Mittelländiſchen Meere gelaſſenen Schiffe beinahe zu Ende war, ſo wurden nun Anſtalten zur Ausrüſtung eines Erſatz-Geſchwaders getroffen. Die folgenden Schiffe wurden zu dieſem Dienſt beſtimmt, nämlich: der Cheſapeake, von 38 Kanonen, unter Lieutenant Chauncey, als agirender Capitain; die Conſtellation, von 38 Kanonen, unter Capitain Murray; der New-York, von 36 Kanonen, unter Capitain James Barron; der John Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Rodgers; der Adams von 28 Kanonen, unter Capitain Campbell, und die Enterpriſe, von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sterrett. Dem Commodore Truxtun war der Oberbefehl über dieſes Geſchwader übertragen worden, und er war ſchon dieſerhalb nach Norfolk gegangen, als er wegen eines Streites über die Frage, ob dem Flaggenſchiff ein Capitain beigegeben werden ſolle, ſeine Entlaſ-

ſung nahm.*) Commodore Morris wurde zum Nachfolger des Commodore Truxtun ernannt, und ſteckte bald nachher ſein breites Banner auf dem Cheſapeake auf.

---

*) Thomas Truxtun, der in dieſen Blättern nicht wieder erſcheinen wird, war auf Long Island, New-York, am 17. Februar 1755 geboren, und ging frühe zur See. Bei dem Anfang der Revolution nahm er Dienſt als Lieutenant an Bord eines ſtark bewaffneten Privatiers, und war oft im Gefecht mit feindlichen Letters of marque und Privatiers. Im Jahre 1777 commandirte er einen Privat-Kreuzer, die Independence, mit Glück, und bald nachher ward er auf den Mars verſetzt, ein Schiff von ziemlicher Stärke, mit welchen er viele Priſen nahm. Im Jahre 1782 ſegelte er nach Frankreich in der Letter of marque St. James, mit einem Amerikaniſchen Agenten an Bord, und hatte ein Gefecht mit einem ſtärkeren Schiffe, welches ausdrücklich zu ſeiner Gefangennehmung von New-York abgeſchickt worden war, das er aber mit Verluſt in die Flucht ſchlug. Nach dem Frieden von 1783 commandirte Capitain Truxtun mehrere Indienfahrer, und im Jahre 1794 erhielt er als fünfter Capitain Dienſt in der Marine, mit der Aufſicht über den in Baltimore begonnenen Bau der Conſtellation, von 38 Kanonen. Mit dieſem Schiffe ging er im Kriege mit Frankreich zur See und 1799 nahm er die Inſurgente, von 36 Kanonen. Im folgenden Jahre hatte er das wohlbekannte und blutige Gefecht mit la Vengeance, und bald darauf ward er auf den Preſident, von 44 Kanonen, verſetzt. Mit dieſem Schiffe kreuzte Commodore Truxtun in Weſtindien bis zu Ende des Krieges.

Commodore Truxtun commandirte zweimal auf der Guadaloupe Station, nachdem er ſein breites Banner auf dem Preſident aufgeſteckt hatte. Er hatte zu einer Zeit ſogar zehn Schiffe unter ſeinem Befehl, eine Macht, die er mit Eifer, Wirkſamkeit und Vorſicht gebrauchte. Es war ein guter und ſehr tapferer Seemann. Er hat den Ruhm, daß er unter der jetzigen Organiſation der Marine das erſte Treffen lieferte, und ſich darin

Da die für das Mittelländiſche Meer in Ausrüſtung befindlichen Fahrzeuge nicht zu gleicher Zeit fertig werden konnten, und die unverzügliche Erſcheinung einiger von ihnen auf jenem Meere gerade nicht nothwendig ſchien, ſo ſegelten ſie auch nicht im Geſchwader, ſondern jedes einzeln, ſobald es fertig war. Die Enterpriſe lief im Februar zuerſt aus, und die Conſtellation folgte ihr im März. Der Cheſapeake ſegelte nicht früher als April und im Juni folgte ihm der Adams. Die beiden anderen Schiffe wurden bis zum September aufgehalten. Während dieſer ganzen Zeit war jedoch noch ein anderes Fahrzeug auf der See, deſſen wir nun mit kurzen Worten erwähnen müſſen.

M. Jefferſon hatte nämlich, kurz nach ſeinem Amtsantritt im Jahre **1791**, den M. Robert R. Livingſton

---

mit Geſchicklichkeit und Glück auszeichnete. Das Gefecht mit la Vengeance iſt immer für eines der wärmſten zwiſchen Fregatten gehalten worden, und es iſt nicht im geringſten zu bezweifeln, daß er den Feind in den Hafen gebracht haben würde, wenn er nicht ſeinen Hauptmaſt verloren hätte. Der Congreß belohnte ihn, für ſeine bei dieſer Gelegenheit bewieſene Bravour, mit einer goldenen Medaille.

Man ſagt, daß Commodore Truxtun im Jahre 1802 nur das Commando über das Geſchwader habe ablehnen wollen, nicht aber ſeine Anſtellung überhaupt in der Marine. Das Departement verſtand jedoch ſein Geſuch in einem, dieſer Meinung entgegengeſetzten Sinne, und ſo trat er in das Privatleben zurück.

Nach ſeiner Abdankung verſah Commodore Truxtun eine oder zwei Civilſtellen. Er ſtarb 1822, im Alter von 67 Jahren

zum Geſandten nach Frankreich ernannt, und der Boſton, von 28 Kanonen, unter Capitain M'Niell, wurde beauftragt, ihn nach dem Orte ſeiner Beſtimmung zu führen. Nach Verrichtung dieſes Auftrags war ihm befohlen, ſich dem Geſchwader im Mittelländiſchen Meere für den dortigen Dienſt anzuſchließen.

Die Abreiſe des Boſton geſchah zu einer ſolchen Zeit, daß er ſich ſowohl unter dem Befehl des Commodore Dale, als auch unter dem des Commodore Morris, auf ſeiner Station befand. Die Kreuzfahrt dieſes Schiffes iſt, wegen der Sonderbarkeiten ſeines Commandeurs, für den Dienſt merkwürdig geworden. Nachdem er in der Bai von Biscaya einen heftigen Sturm beſtanden hatte, in welchem er ſeine vollkommene Geſchicklichkeit als Seemann, nebſt der größten Kaltblütigkeit in beſonders gefährlicher Lage bewies, landete er ſeine Paſſagiere, und verfügte ſich in das Mittelländiſche Meer. Hier kreuzte er eine Zeitlang, indem er ſeine Vorgeſetzten, ſo oft er nur konnte, zu vermeiden ſuchte, von Hafen zu Hafen ſegelte, vor Tripolis erſchien und gelegentlich als Geleitſchiff diente. Nach einiger Zeit kehrte der Boſton nach der Heimath zurück, woſelbſt er unter dem Einſchränkungsgeſetz aus dem Dienſt gezogen wurde, den ſein Kommandeur ebenfalls quittirte. *) Der Eſſex und der Philadelphia kehrten ebenfalls, ſobald ſie abgelöſt worden, zurück.

*) Die Sonderbarkeiten des Capitain M'Niell haben ſich im Dienſte im Andenken erhalten. Als er, während ſeiner Kreuzfahrt in

Wir ſind nun zu den Ereigniſſen des Sommers des Jahres **1802** gekommen und haben uns bei deren Aufzählung, auf die Bewegungen der verſchiedenen Fahrzeuge, welche das Geſchwader des Commodore Morris bildeten, zu beſchränken. In gewiſſer Beziehung konnte dies die beſt gewählte Kriegsmacht, welche Amerika bis jetzt ausgeſchickt hatte, genannt werden. Die Schiffe waren mit guten Offizieren und Mannſchaften verſehen, und ihre Leute auf zwei Jahre angeworben, alſo für die doppelte Zeit wie früher. Die dem commandirenden Offizier gegebene Gewalt, ſcheint umfaſſender als gewöhnlich geweſen zu ſein, und die Regierung erwartete mit ſo viel Zuverſicht von dieſer Kriegsmacht die Unterwer-

---

Sizilien war, wurde das Muſikcorps eines in Meſſina quartirten Regiments auf ſein Schiff geſchickt, und er brachte die Muſiker, wie man ſagt, gegen ihren Willen, nach Amerika. Ein Theil dieſer Leute befand ſich auf ihrem Rückwege auf dem Cheſapeake, im Jahre 1807, als dieſes Schiff von dem Leopard angegriffen wurde. Bei einer anderen Gelegenheit ſoll er von Toulon geſegelt und drei ſeiner Offiziere auf dem Lande zurückgelaſſen haben, an deren Stelle er drei Franzöſiſche Offiziere, die bei ihm geſpeiſt hatten, mitnahm! Die Letzteren wurden der Afrikaniſchen Küſte entlang geführt und dann in ein Fiſcherboot geſetzt; aber viele Monate verſtrichen, ehe ſeine eigenen Offiziere ihr Schiff wiederfanden.

Capitain M'Niell commandirte ſpäterhin einen Revenüen-Kutter und bewies ſich ſehr tapfer im Kriege von 1812. Er ſoll der Sohn des Capitain M'Niell ſein, der den Boſton, von 24 Kanonen im Revolutionskriege commandirte, doch iſt dieß nur eine Vermuthung geblieben. Weder ſeine Seemannskunſt, noch ſein Muth ſind jemals bezweifelt worden.

fung des Feindes, daß dem Commodore Morris, Mr. Cathcart, der geweſene Conſul zu Tripolis beigegeben wurde, um gemeinſchaftlich den Frieden zu unterhandeln. Er war ebenfalls zur Anſchaffung von Kanonenbooten ermächtigt, um den amerikaniſchen Handel in der Straße von Gibraltar zu beſchützen.

Da es jedoch nur zwei Wege gab, um den Paſcha von Tripolis zum Frieden zu zwingen, entweder durch die Blockade oder durch ein Bombardement, ſo wurden, wie es ſcheint, in der Zuſammenſtellung des dazu beſtimmten Geſchwaders, zwei bedeutende Fehler begangen. Keine der Fregatten führte größere Kanonen als Achtzehnpfündner, auch fehlten die Bombenfahrzeuge. Es iſt wahr, daß die meiſten Schiffe mit damals in Gebrauch gekommenen ſchweren Caronaden mehr oder weniger verſehen waren; aber dies ſind zum Bombardiren gänzlich untaugliche Geſchütze und um ſo mehr noch zum Angriff auf Werke, denen man wegen Sandbänken und Felſen nicht ſehr nahe kommen durfte. Auch war an kleinen Fahrzeugen beſonders Mangel, ohne welche die Blockade eines Hafens, wie der von Tripolis, außerordentlich ſchwierig, wenn nicht ganz unmöglich wurde. Man muß ſich erinnern, daß der Schooner Enterpriſe das einzige von dem Einſchränkungsgeſetz verſchonte Fahrzeug unter dem Range der Fregatte war, und man hatte bis jetzt noch keine andere, zur Ausfüllung dieſes Mangels, gebaut. Jedoch war die Regierung auf die Wichtigkeit der leichten

Kreuzer aufmerkſam gemacht worden und der Bau mehrerer derſelben wurde im Sommer dieſes Jahres, nach der zu dieſem Zweck ertheilten Autorität, angefangen.

Die Enterpriſe, von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sterrett, war, wie erzählt wurde, das erſte Fahrzeug des neuen Geſchwaders, welches das Mittelländiſche Meer erreichte. Die Conſtellation, von 38 Kanonen, unter Capitain Murray, folgte ihr bald und kam frühe im Mai von Tripolis an, wo ſie den Boſton, von 28 Kanonen, unter Capitain M'Niell, traf, welcher den Hafen blockirte. Dieſes letztere Schiff verließ nach wenigen Tagen die Station und erſchien nie wieder auf derſelben. Ein ſchwediſcher Kreuzer lag ebenfalls vor dem Hafen und half bei der Blockade *).

Nachdem die Conſtellation eine Zeit lang, in einer Entfernung von drei oder vier franzöſiſchen Meilen, vor dem Hafen gelegen hatte, rapportirte die Wache im Maſtkorb verſchiedene kleine Fahrzeuge nach Weſten, welche ſich dem Ufer entlang hinſtahlen. Der Wind war ſehr ſchwach und die ſchwediſche Fregatte war in dieſem Augenblick ziemlich außerhalb entfernt. Die Conſtellation zog jedoch alle Segel auf, und gegen Mittag wußte man, daß die Fremdlinge aus 17 Tripolitaniſchen Kanonenböten beſtanden, welche, wie man ſpäterhin erfuhr, bei Nacht

*) Schweden war zu dieſer Zeit ebenfalls im Krieg mit Tripolis, machte aber im Laufe des Sommers Frieden.

und in der Abſicht ausgelaufen waren, um eine amerikaniſche Priſe, die von Tunis erwartet wurde, aber nicht erſchienen war, in den Hafen zu begleiten. Glücklicherweiſe verſtärkte ſich der Wind, als ſich die Conſtellation dem Lande näherte und um 1 Uhr durfte man hoffen, den Feind gänzlich oder doch zum Theil abzuſchneiden. Dieſer war jedoch in zwei Abtheilungen getheilt, und die anführende, indem ſie gerade windwärts ruderte, ſuchte die Flucht. Die hintere Abtheilung, aus 10 Booten beſtehend, war weniger glücklich, indem ſie die Conſtellation auf eine kurze Zeit unter ihr Feuer nehmen konnte.

Der Wind kam gerade von der Gegend der Stadt her, und deßwegen verſuchten die Tripolitaner, vor des Schiffes Bug vorbei zu kreuzen, da dieſes der Stadt entgegen ſteuerte; aber da Capitain Murray 10 Faden Tiefe hatte, ſo konnte er noch zeitig genug ſein Feuer eröffnen, um ſämmtliche Böte der hinteren Abtheilung, eins ausgenommen, abzuſchneiden. Dieſem letzteren gelang es, trotz einer ſcharfen Traubenſchußlage, windwärts einen Ausweg zu finden und, um die anderen nicht aufzugeben, wurde es nicht weiter verfolgt. Der Feind eröffnete nun gleichfalls ſein Feuer, aber die Conſtellation hatte ſchon die nächſten Böte in den Bereich ihrer vollen Lage gebracht, und hierdurch die übrigen ebenfalls gezwungen, nach dem Lande zu rudern. Hier verſteckten ſie ſich in Hinterhalte der Felſen oder an ſolchen Stellen, welche den beſten Schutz darboten, während auf

den darüber befindlichen Sandhügeln ein ſtarker Cavallerie-trupp erſchien, um eine Landung zu verhindern. Da es nun unklug geweſen wäre, die Böte einer einzigen Fregatte dieſer anſehnlichen Macht entgegen zu ſchicken, ſo entfernte ſich Capitain Murray wieder etwas vom Ufer, und traf bald nachher mit dem Schweden zuſammen, der ſich nicht zeitig genug dem Gefecht hatte anſchließen können.

Dieſe kleine Affaire war die erſte, welche ſich in dieſem Kriege, vor dem Hafen von Tripolis ereignete, und ſie hatte die Wirkung, den Feind in ſeinen Bewegungen außerordentlich vorſichtig zu machen. Die Kanonenböte waren ziemlich zerlöchert worden, jedoch die wahre Größe ihres Schadens erfuhr man nie. Auch die Cavallerie hatte bedeutend gelitten, und es hieß, daß ein Offizier von hohem Range, ein naher Verwandter des Dey, geblieben ſei. Die Conſtellation erhielt in der Takelage einigen, doch unbedeutenden Schaden, denn die Kanonenböte wurden zu ſtark bedrängt, um ihr Feuer ſehr wirkſam zu machen. Auch die Batterieen eröffneten ihr Feuer auf das Schiff bei dieſer Gelegenheit, aber ihre Kugeln reichten nicht weit genug.

Nachdem man nun vergeblich auf das Wiedererſcheinen des Boſton gewartet hatte, ſo ſahe ſich Capitain Murray gezwungen, ſeine Station aus Mangel an Waſſer zu verlaſſen, wodurch der Hafen von Tripolis wieder frei wurde.

Der Cheſapeake, von 38 Kanonen, unter dem agirenden Capitain Chauncey, mit dem breiten Banner des Commodore Morris, erreichte am 25. Mai 1802 Gibraltar, wo er den Eſſex, von 32 Kanonen, vorfand, der immer noch die Tripolitaniſchen Kreuzer blockirt hielt. Dieſes letztere Schiff wurde nun nach Hauſe geſchickt, und der Cheſapeake, der der Reparatur bedurfte, indem der Hauptmaſt geſprungen war, blieb in der Straße, um den Schaden auszubeſſern und zu gleicher Zeit den Feind zu bewachen. Commodore Morris hielt es ebenfalls für rathſam, die Bewegungen der Regierung von Marocco zu beobachten, da dieſe feindſelige Abſichten gezeigt hatte. Durch die Ankunft des Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Campbell, ſpät im Juli, erhielt jedoch das Flaggenſchiff ſeine Freiheit und ſo ſegelte es mit einer Handelsflotte, in Geſellſchaft der Enterpriſe, nach den verſchiedenen Hafen des nördlichen Ufers. Dieſer lange Verzug unterhalb vereitelte ſchon an ſich ſelbſt die Möglichkeit, während dieſes Sommers mit Nachdruck gegen die Stadt Tripolis zu verfahren, und da auch unvermeidlich durch die Zuſammenbringung der verſchiedenen Schiffe und die nothwendigen Vorbereitungen noch mehr Zeit verloren gehen mußte, ſo konnte an eine frühzeitige Blockade dieſer Stadt noch während der Jahreszeit nicht gedacht werden. Der Fehler, wenn ja ein Fehler begangen wurde, war jedoch mehr denen zuzuſchreiben, welche daheim die Vorbereitungsanſtalten getroffen hatten, als

dem commandirenden Offizier, da dieſer Verzug bei Gibraltar von den Umſtänden augenſcheinlich bedingt worden war. Der Cheſapeake, welcher dem nördlichen Ufer gefolgt war und viele Hafen berührt hatte, ankerte am 12. October auf der Rhede von Leghorn. Dort wurde die Conſtellation getroffen, welches Schiff bald nachher, nach der willkührlichen Beſtimmung des Commodore, die ihm gegeben worden war, nach Hauſe zurückzukehrte *).

Die übrigen Schiffe erhielten nun den Befehl, ſich zu einem Rendezvous bei Malta einzuſtellen, wohin der Commodore mit ſeinem eigenen Schiffe ſegelte. Hier verſammelten ſich im Laufe des Januar 1803 der Cheſapeake von 38 Kanonen, unter dem agirenden Capitain Chauncey; der New-York von 36 Kanonen, unter Ca-

*) Während die Schiffe bei Leghorn lagen, entſtand ein Sturm. Gerade als es dunkel zu werden anfing, befanden ſich die Offiziere der Conſtellation auf dem Kurzverdeck und bemerkten ein Boot, welches von der Enterpriſe abgeſchickt wurde, aber die Segel auf eine gefährliche Weiſe aufgezogen hatte. In dieſem Augenblick wurden die Herren zum Abendeſſen gerufen und während ſie bei Tiſche waren, erſcholl der Ruf eines Mannes über Bord. In der That fand man einen Matroſen am Steuer hängen und derſelbe wurde, ſchon beinahe leblos, hinaufgezogen. Alles was er ſagen konnte war „Sterrett's Boot.“ Hierdurch erinnerte man ſich des vorher geſehenen Bootes und ſo wurden unverzüglich drei Kutter zur Auffindung des übrigen Theils der Bootsleute abgeſchickt. Die Leitung derſelben übernahmen Lieutenante, nämlich: der jetzige Commodore Stewart, der jetzige Commodore J. Jones, und der vielbedauerte Caldwell. Die Nacht war ſehr dunkel, der Sturm wüthete fürchterlich und ihr

pitain J. Barron; der John Adams von 28 Kanonen, unter Capitain Rogers; und die Enterpriſe von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sterrett. Von den übrigen Schiffen, unter dem Befehl des Commodore Morris, war die Conſtellation von 38 Kanonen, unter Capitain Murray, in einem ſpaniſchen Hafen eingelaufen, um den in einem Sturme erlittenen Schaden auszubeſſern, worauf ſie kurz nachher heimſegelte; der Boſton von 28 Kanonen, unter Capitain M'Niell hatte ſich nicht eingefunden, und der Adams von 28 Kanonen, unter Capitain Campbell, war auf ſeiner Kreuzfahrt bei Gibraltar. Am 30. Januar 1803 verließen die zuerſt genannten Schiffe Malta, mit der Abſicht nach Tripolis zu gehen; aber durch einen Sturm, der eilf Tage dauerte,

Vorhaben war beinahe hoffnungslos. Die Boote fuhren nach verſchiedenen Richtungen aus und Mr. Jones fand ſogleich einen Verunglückten an der Außenſeite des Schiffes. Mr. Caldwell fand nach langem vergeblichen Suchen keinen einzigen. Mr. Stewart ruderte eine Meile weit windwärts und fand einen Mann, der auf die Melora zuſchwamm, und bei ſeiner Rückkehr gegen den Wind und die Wellen rettete er noch einen anderen, leblos und die Arme an ein Ruder geklammert. Auf dieſe Art wurden drei Menſchen beinahe durch ein Wunder gerettet; der Seecadet, Mr. Innes, und drei andere Seeleute ertranken. Der letztgefundene Mann wurde zufällig entdeckt, indem das Ruder, welches er umklammert hielt, von denen des Bootes getroffen wurde. Dieſer Vorfall liefert den Beweis von der Nützlichkeit der Anſtrengungen in einem ſolchen Augenblick, wenn dieſelben auch für ganz vergeblich gehalten werden ſollten.

ſahe ſich der Commodore veranlaßt, einzuhalten und nach Tunis zu ſegeln, woſelbſt die Erſcheinung des Geſchwaders für nützlich gehalten wurde. Am 11. März verließ er Tunis, berührte Algier und warf am 23. deſſelben Monats wiederum bei Gibraltar ſeine Anker aus.

Die angegebene Urſache zu dieſer Bewegung der Schiffe, da ihre urſprünglich beſtimmte Stellung vor dem Hafen des Feindes ſein ſollte, war der Mangel an Proviſion und die Verſetzung der Flagge des commandirenden Offiziers von dem Cheſapeake auf den New-York, indem das erſtere Schiff von dem Marinedepartement zur Rückkehr berufen worden war. Das Geſchwader war nun beſchränkt auf den New-York von 36, den Adams von 28, den John Adams von 28, und die Enterpriſe von 12 Kanonen. Der agirende Capitain Chauncey begleitete den Commodore auf das erſte dieſer Schiffe, und Capitain Barron wurde auf den Cheſapeake verſetzt. Der Adams wurde mit einer Handelsflotte abgeſchickt und ſollte, nach Beendigung dieſes Dienſtes, vor Tripolis gehen.

Am 10. April ſegelte der New-York, John Adams und die Enterpriſe ab, und beabſichtigten, auf dem Wege nach des Feindes Hafen, zuerſt Malta zu berühren. Unterwegs, als eben das Signal zum Empfang des Grog's gegeben worden war, hörte man auf dem Flaggenſchiff, in der Nähe des zum Verbinden der Verwundeten beſtimmten Raumes eine ſtarke Exploſion, und der untere

Theil des Schiffes war auf der Stelle mit Rauch angefüllt. Es war ein ſchrecklicher Augenblick, denn Jedermann an Bord durfte vermuthen, daß eine Quantität Pulver nicht weit vom Magazin aufgeflogen ſei, daß gewiß Feuer in den Gängen umherfliege und dadurch das Schiff in Brand gerathen müſſe, und daß nach menſchlicher Berechnung das Magazin in Gefahr ſtehe. Der agirende Capitain Chauncey ging grade, als die Exploſion ſtattfand, am Tambour vorbei, und dieſem befahl er nun, die Mannſchaft auf ihre Poſten zu trommeln. Kaum eine Minute, nachdem das Signal gegeben worden, verfügten ſich die Leute ruhig an ihre Kanonen und anderen Poſten, nach der beſtehenden Regel, welche dieſes Mittel bei entſtehendem Feuerlärm als das wirkſamſte vorſchrieb, um den Offizieren die ungehinderte Verfügung über das Schiff zu geben und Verwirrung zu verhindern. Der große Einfluß der Disciplin zeigte ſich bei dieſer Gelegenheit; denn obgleich der Seemann nichts ſo ſehr als Feuersgefahr fürchtet, ſo ging doch hier die Mannſchaft ſo regelmäßig an ihre Poſten, als wenn ſie in vollkommener Sicherheit wäre.

Da die See ruhig und das Wetter mäßig war, ſo befahl nun der Commodore ſelbſt, die Boote auszuſetzen. Unglücklicherweiſe ward dieſer, in der menſchenfreundlichſten Abſicht gegebene Befehl mißverſtanden; denn kaum hatten die Leute die Kanonen verlaſſen, um ihn auszu-

führen, als auch ſchon die Bugſpritſtange, der Bugſprit, die Spritſegel=Raaen und jeder Platz vorwärts mit Menſchen bedeckt war, in der Abſicht ſich ſo weit wie möglich von dem Pulvermagazin zu entfernen. Einige ſprangen ſogar über Bord und ſchwammen dem nächſten Schiffe zu.

Die Lage des Schiffes war jetzt außerordentlich gefährlich. Bei einem Feuer, das, wie man wußte, in der Nähe des Magazins ausgebrochen war, und einer ſehr disorganiſirten Mannſchaft, durfte man ſich nicht viel Hoffnung auf Rettung machen. Aber der agirende Capitain Chauncey ſammelte einige Leute um ſich, und indem er ihnen vorſtellte, daß es ja einerlei ſei, ob ſie durch eins oder drei Verdecke in die Luft geſprengt würden, eilte er an ihrer Spitze hinab in die mit Rauch gefüllten Gänge, wo die Gefahr mit Schnelle überhand nahm. Dort verſuchte er mit genäßten wollenen Decken, die aus des Zahlmeiſters Vorrathskammer genommen wurden, und mit Handeimern das Feuer zu bekämpfen, welches um ſo gefährlicher war, da ein einziger, ſelbſt durch die eigenen Löſchungsverſuche umhergeworfener Funken, Alle an Bord in einem Augenblick vernichten konnte, ohne eine andere Spur als ihre Namen zurückzulaſſen. Mr. David Porter, der erſte Lieutenant, den wir oft als Theilnehmer bei Scenen der Gefahr finden, war auf einer Strickleiter vom Eßzimmer der Offiziere hinaufgeſtiegen und nahm, ſowie die übrigen Offiziere,

Theil an den edlen Bemühungen ihres unerſchrockenen Commandeurs. Die Leute, welche ſich auf das Vordertheil geflüchtet hatten, wurden vermocht, Hand anzulegen, Waſſer wurde in Ueberfluß herbeigeſchafft und das Schiff war gerettet.

Man vermuthet als Urſache dieſes Unfalls, daß ein Licht aus einer Laterne genommen wurde, während der Stückmeiſter in einer Vorrathskammer, die hinter dem Verbinderaum lag, irgend etwas ſuchte. Eine Anzahl Patronen und die Pulverhörner, welche zum Aufſtreuen des Zündpulvers der Kanonen gebraucht werden, und vermuthlich auch etwas Pulvermehl, hatten ſich entzündet. Zwei zu dem Magazin führende Thüren waren zerſchmettert und ſämmtliche in der Nähe befindlichen Bretterverſchläge niedergeſchlagen. Neunzehn Offiziere und Gemeine wurden beſchädigt, von denen vierzehn ſtarben. Die Schildwache am Magazin wurde gerade durch die Füll-Kammerthüre geworfen.

Es iſt erwieſen, daß ſämmtliche Offiziere und Mannſchaften ſich gut benahmen, nachdem der durch das Abtreten der Leute von ihren Kanonen, und das Herablaſſen der Boote entſtandene Schrecken vorüber war. Der Befehl zur Ausſetzung der Boote mag als Folge eines natürlichen Gefühles der Menſchenliebe gut geheißen werden; aber wir haben den ganzen Verlauf dieſes Ereigniſſes deßwegen hier aufgezeichnet, weil er für den jun-

gen Offizier, in Bezug auf Syſtem, Subordination und richtigen Takt viel Belehrung enthält *).

Die Schiffe wurden nun, wie es ſcheint, wegen der Reparatur des durch den eben erzählten Unfall erlittenen Schadens einige Zeit bei Malta aufgehalten. Am 3. Mai wurde jedoch der John Adams allein nach Tripolis geſchickt, mit dem Befehl, den Hafen zu blockiren. Bald nachdem dieſes Schiff ſeine Station erreicht hatte, entdeckte es ein Segel in der Ausfahrt und fing es auf. Dieſes Fahrzeug war die Meshouda, einer von den Kreuzern, die ſo lange Zeit bei Gibraltar blockirt worden waren, und welcher nun verſuchte, unter einem angenommenen Charakter, nach Hauſe zu gelangen. Er war von dem Paſcha an den Kaiſer von Marocco verkauft worden, der ihn nach Tunis geſchickt hatte, wo er Vorräthe eingenommen und nun muthig auf den Hafen von Tripolis losſteuerte. Die Wahrheit des Verkaufes wurde bezwei-

*) Es hat ſich eine Tradition, deren Grund wir nicht kennen, im Dienſt erhalten, daß nämlich, als der Quartiermeiſter den Befehl erhielt, das Signal „Feuer an Bord" aufzuziehen, in der Eile des Augenblicks eine falſche Flagge ergriffen habe, und ſo das Signal „Meuterei an Bord" gezeigt worden ſei. Capitain Rodgers auf dem John Adams, der den Alarm auf dem New-York bemerkte und den Rauch aus den Schießſcharten dringen ſah, ordnete ſeine Leute und mit geladenen Kanonen, zum Feuern bereit, legte er ſich am Stern des Flaggenſchiffes an. Dieſe drohende Vermehrung eines Unglücks, das ſchon an ſich ſelbſt ſchrecklich genug war, wurde durch Erklärung des Mißverſtändniſſes verhindert.

felt und da er einer geſetzlichen Blockade zu entgehen verſuchte, ſo ward er zurückgehalten.

Gegen das Ende des Monats, erſchien Com. Morris, in dem New-York, mit dem Adams und der Enterpriſe im Gefolge. Als ſich das Flaggenſchiff der Küſte näherte, wurden verſchiedene kleine Fahrzeuge, von einer Anzahl Kanonenböte begleitet, in der Nähe des Landes entdeckt, welche ſo ſchnell als möglich dem Hafen zueilten. Sogleich wurde Jagd auf ſie gemacht, und da ſich die Handelsſchiffe, 11 an der Zahl, vom Hafen abgeſchnitten ſahen, ſo retteten ſie ſich nach Alt-Tripolis, während die Kanonenböte, mit Hülfe ihrer langen Ruder, unter die Batterien der Stadt ſelbſt eilten. Sobald als die Fahrzeuge, kleine Küſtenſchiffe mit Triangel-Segeln und mit Waizen beladen, in dem Hafen von Alt-Tripolis erſchienen, ſo wurden Anſtalten zu ihrer Vertheidigung getroffen. Ein großes ſteinernes Gebäude ſtand auf einer Anhöhe, 12 oder 15 Fuß vom Ufer entfernt, und war von einem ziemlich ſtarken Trupp Soldaten beſetzt. Im Laufe der Nacht errichtete man zu beiden Seiten dieſes Gebäudes Bruſtwehren, wozu man ſich der Säcke mit Waizen, welche die Ladung der Felukkas ausgemacht hatten, bediente. Die letzteren wurden aufs Land, hoch und trocken, dicht unterhalb des Gebäudes gezogen und eine ſtarke Force zur Bemannung der Bruſtwehre von Tripolis geholt.

Mr. Porter, der Erſte Lieutenant des Flaggenſchiffs,

erbot ſich freiwillig, in derſelben Nacht mit den Booten des Geſchwaders auszugehen und des Feindes Schiffe zu zerſtören; allein der Commodore, welcher ſeine Leute einer ſolchen Gefahr nicht ausſetzen wollte, entſchied ſich, bis zum Anbruch des Tages zu warten, wo die Schiffe ſich unterſtützen konnten und es möglich war, durch den Anblick ſeiner ganzen Macht, die Tripolitaner in Furcht zu ſetzen. Mr. Porter recognoscirte jedoch, in der Dunkelheit der Nacht, allein und war, als er entdeckt wurde, einem heftigen Musketenfeuer von den Truppen ausgeſetzt.

Am nächſten Morgen wurde das Anerbieten des Mr. Porter angenommen, der nun, in Begleitung des Lieutenants James Lawrence von der Enterpriſe, nebſt mehreren Offizieren und Leuten von den anderen Schiffen, kühn am hellen Tage den Streich unternahm. Als ſich die Boote dem Feinde auf Musketenſchußweite genähert hatten, eröffnete derſelbe ein heftiges Feuer, welches nur ſelten erwiedert werden konnte. Doch, ungeachtet der großen Uebermacht der Türken, bewirkten ſie eine Landung, ſteckten die Felukkas in Brand und nachdem ſie ihre Boote wieder beſtiegen hatten, ruderten ſie rechts und links ab, um den Schiffen Gelegenheit zu geben, mit ihrem Feuer durch dieſe Oeffnung, das angefangene Werk zu vollenden. Der Feind ſchien nun eben ſo begierig zu ſein, ſeine Schiffe zu retten, als jene vor einigen Minuten es waren, ſie zu zerſtören. Ohne auf das

Feuer von den Schiffen im geringſten zu achten, ſtürmten ſie nach den Felukkas, thaten den Flammen Einhalt und retteten ſo die Fahrzeuge wirklich.

Dieſer, auf die kühnſte Weiſe ausgeführte Angriff, ereichte allen dabei Betheiligten zu großer Ehre. Die Parteien waren ſich ſo nahe gekommen, daß die Türken, deren Feuer ſcharf, ſchwer und anhaltend war, in der That mit Steinen auf die Amerikaner warfen. Der Verluſt des Feindes wurde niemals bekannt, doch ſah man ſehr Viele fallen. Die Amerikaner hatten 12 oder 15 Verwundete und Todte, unter welchen Erſteren ſich Mr. Porter befand, welcher eine leichte Wunde im rechten Schenkel und eine Musketenkugel durch den linken erhalten hatte, während er im Gefechte vorwärts drang, aber, ohne hierauf zu achten, das Commando bis ans Ende fortführte. Mr. Lawrence, ſo wie Mr. John Downes, einer der Seecadetten vom New-York, hatten ſich ebenfalls ſehr ausgezeichnet. *)

Commodore Morris entſchloß ſich, der Attacke auf die Waizenſchiffe eine auf die feindlichen Kanonenböte folgen zu laſſen. Der Hafen von Tripolis wird durch ein unregelmäßig geſtaltetes Becken, welches ſich an der Nordſeite öffnet, gebildet. Seine größte Länge beträgt unge-

*) Es verdient hier bemerkt zu werden, daß dies in 4 Jahren der fünfte Fall iſt, bei welchem wir Gelegenheit hatten, das gute Benehmen des Lieutenants David Porter zu berichten, der bei dieſem Gefecht zum dritten Male verwundet wurde.

fähr anderthalb Meilen, ſeine Weite dürfte aber wohl etwas größer ſein. An der weſtlichen Seite bildet dieſes Becken einen Winkel von ungefähr 25 Graden mit der Küſte, während auf der öſtlichen die Contour der Bay ſich in die des feſten Landes weniger bemerklich verliert, wodurch der Ankergrund innerhalb, den Nord=Oſt=Winden ſehr ausgeſetzt iſt. An der Stelle aber, wo ſich der weſtliche Winkel der Bay mit der Küſte des feſten Landes vereinigt, befindet ſich eine kleine felſigte Halbinſel, welche ſich eine ziemliche Länge in einer Nord=öſtlichen Richtung erſtreckt und eine Art natürlichen Dammes bildet, an deſſen Ende wiederum ein künſtlicher Mole oder Damm in einer beinahe Oſt=ſüd=öſtlichen Richtung aufgeführt iſt. Es iſt kaum nöthig, hinzuzufügen, daß ſich hinter dieſem Mole der eigentliche Hafen befindet, der für Galeeren tief genug iſt und wo die Fahrzeuge gegen alle Winde hinlänglich geſchützt ſind. Die Stadt, welche klein, eng gebaut und mit einer Mauer umgeben iſt, dehnt ſich kaum eine Meile weit dem Ufer des Hafens entlang hin, zieht ſich ungefähr 1000 Fuß Landeinwärts, und der allgemeinen Richtung der Mauer des Hafens nach folgend, berührt ſie das Meer wiederum, in der Entfernung einer Viertel Meile vom Winkel an der Vereinigung der Bay mit der Küſte. Die weiteſte Ausdehnung der Stadt iſt demnach längſt der offenen See hin. Das Ufer jedoch iſt felſig, obgleich niedrig, und Felſen ſind in einiger Entfernung von der Bucht ſichtbar. Auf einem dieſer Felſen,

in Front des der See ausgeſetzten Endes der Stadt, und etwas davon entfernt im Waſſer, iſt ein befeſtigtes Werk errichtet, welches das franzöſiſche Fort genannt wird. Auf dem natürlichen Mole befinden ſich Batterieen, von welchen eine aus 2 Stockwerken beſteht; am Ende des künſtlichen Dammes befindet ſich noch eine andere Batterie, und mehrere ſind längs der Mauer vertheilt.

Nahe dem ſüdöſtlichen Winkel der Stadt und unmittelbar am Geſtade des Hafens ſteht das Schloß des Paſcha, ſo daß die Einfahrt des inneren Hafens, oder des Galeeren Mole, zwiſchen ihm und der Spitze des Mole hindurch geht; die Entfernung beider von einander beträgt ungefähr eine Viertel Meile. Die vorlaufende Halbinſel, welche wlr den natürlichen Mole genannt haben, iſt mit ſichtbaren und zerſtreuten Felſen umgeben, welche in Piſtolenſchußweite von den Batterien plötzlich aufhören. Jedoch in einer Entfernung von einigen hundert Fuß erſcheint die Linie der Felſen wiederum und dehnt ſich, ungefähr eine Meile weiter, in einer nordöſtlichen Richtung hin. Dieſe Felſen liegen ſo zerſtreut, daß Boote zwiſchen ihnen durch rudern können. Sie bilden eine Art Wehr für die Bai, und da der öſtliche Theil derſelben viele Untiefen enthält, ſo bilden dieſe beiden einen ziemlich ſicheren Ankergrund innerhalb.

Etwas öſtlich von Süden, von dem äußerſten nordöſtlichen Ende der Felſen, ſteht Fort Engliſch, etwas mehr als eine Meile entfernt, auf einem Winkel der Küſte,

welchen man die öſtliche Spitze der Bai nennen könnte, obgleich er durchaus nicht ſo weit vorwärts reicht, als die weſtliche. Der Haupteingang befindet ſich zwiſchen dem Ende der Felſen und den Untiefen nach Fort Engliſch zu, hat tiefes Waſſer und iſt beinahe eine halbe Meile breit. Demnach würde ein Schiff, welches gegen Südweſt beim Einfahren ſteuerte, ein der Länge nach es beſtreichendes Feuer von dem Schloſſe, dem Mole und allen anliegenden Batterien, und dabei noch das Kreuzfeuer von Fort Engliſch auszuhalten haben. Es giebt jedoch noch eine Einfahrt zwiſchen dem natürlichen Mole und den Felſen, oder durch den ſchon erwähnten offenen Raum. Dieſe heißt man die weſtliche oder kleine Einfahrt; ſie mag ſechs bis achthundert Fuß breit ſein, und Schiffe, die ſich ihrer bedienen wollen, müſſen nahe bei den Batterien des natürlichen und des künſtlichen Mole vorbei paſſiren. Bei dem Umfahren der Spitze des Mole werden ſie jedoch ebenfalls von denen des Schloſſes und der Stadt beſtrichen.

Außer den feſten Batterien des Platzes hatte man noch die Kanonenboote und die Galeeren. Dieſe Boote waren große Fahrzeuge ihrer Klaſſe, führten Triangel-Segel und waren fähig im Nothfalle in die See zu gehen, da ihre Hauptbeſchäftigung in der Begleitung von Handelsſchiffen beſtand. Verſchiedene unter ihnen, welche ſpäterhin von Amerikaniſchen Offizieren unterſucht wurden, führten, außer zwei meſſingenen Haubitzen im Hinter-

theil noch eine meſſingene Kanone, 11½ Fuß lang, mit einem Kaliber für Kugeln von 29 Pfund, im Bug. Dies waren ſchöne Geſchütze, welche 6600 Pfund wogen. Gewöhnlich lagen dieſe Kanonenboote, wenn ſie nicht anderweitig beſchäftigt waren, gerade innerhalb der Felſen und außerhalb des künſtlichen Mole vor Anker, wo ſie als zuſätzliche Batterien zur Vertheidigung der Einfahrt dienten. Durch dieſe Vertheilung ſeiner Macht, konnte der Paſcha zu jeder Zeit auf jedes Fahrzeug, welches ſich in die Nähe wagte, nicht allein von den regulären Werken, ſondern auch von den ſchwimmenden Batterien ſein Feuer eröffnen. Im oberen Theil des Hafens lagen außer zwei Galeeren, auch zwei oder drei leichte Kreuzer, welche, ausgenommen gegen Angriffe innerhalb der Felſen, von nur wenigem Nutzen ſein konnten. Im Nothfalle konnten die kleineren Fahrzeuge, hinter den Felſen, wo ſie vor dem Feuer beinahe gänzlich geſchützt waren, Zuflucht nehmen.

Zu der Zeit, von welcher wir nun reden, waren die Kanonenboote außerhalb in günſtiger Stellung, nahe den Felſen und dem Mole, ſo, daß ſie ſowohl Feuer geben als auch empfangen konnten. Am 28. Mai, Nachmittags, nachdem alle Vorkehrungen getroffen waren, wurde vom New-York für den John Adams das Zeichen gegeben, ſich dem Feinde zu nähern und den Angriff zu beginnen. Capitain Rodgers folgte dieſem Befehl mit Genauigkeit und nahm ſeine Stellung auf Traubenſchußweite; aber,

weil der Wind zu ſchwach war, ſo konnten ihn die beiden anderen Schiffe nicht, wie es beabſichtigt war, ſecondire. In Folge dieſer unvorhergeſehenen Umſtände mußte dieſer Angriff in einer Hinſicht als mißlungen angeſehen werden, obgleich die Boote ſich bald hinter die Felſen zurück zogen. Die Nacht machte dieſer Affaire ein Ende, in welcher, wie es ſcheint, keine der Parteien viel Schaden gelitten hatte.

Am nächſten Tage verſuchte Commodore Morris Friedensunterhandlungen, durch Vermittelung des Däniſchen Conſuls, Mr. Niſſen, anzuknüpfen, welch letzterer Herr ſich bei allen Gelegenheiten als Freund der Unglücklichen und als Wohlthäter überhaupt bewieſen hat. Der Paſcha ging in dieſen Vorſchlag ein, und einer ſeiner Miniſter erhielt Vollmacht zu einer Conferenz mit dem Amerikaniſchen Commandeur. Nach Empfang hinreichender Bürgſchaft zur ungehinderten Rückkehr, verfügte ſich Commodore Morris in Perſon an's Land, wo eine jede Partei die Umriſſe zu einem Friedensvertrage vorlegte. Das Reſultat war ein plötzliches Abbrechen der Unterhandlungen.

Dieß geſchah am 8. Juni und am 10. verließen der New-York und die Enterpriſe die Station, um nach Malta zu ſegeln. Am letzteren Orte erhielt Commodore Morris über die Bewegungen der Corſaren von Algier und Tunis ſolche Nachrichten, daß er die Enterpriſe an Capitain Rodgers mit dem Befehl abſchickte, die Blockade

von Tripolis aufzugeben, und, ſobald es die Umſtände erlaubten, ſich mit ihm bei Malta zu vereinigen.

Nach der Abreiſe des Flaggenſchiffes beſtand die vor des Feindes Hafen gelaſſene Force aus dem John Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Rodgers, und dem Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Campbell. Die ſchnelle Rückkehr der Enterpriſe, von 12 Kanonen, welche nun von dem Lieutenant Commodore Hull, an der Stelle des Lieutenant Commodore Sterrett, commandirt wurde, verſtärkte das Geſchwader mit dieſem leichten Schiffe. Einige Bewegungen in dem Hafen, welche am Abend des 21. Juni bemerkt wurden, veranlaßten Capitain Rodgers, der gegenwärtig der älteſte Offizier war, zu dem Verdacht, daß man beabſichtige, in dieſer Nacht einen Kreuzer zur See zu ſchicken oder die Rückkehr eines ſolchen in den Hafen zu decken. Um irgend eine dieſer Abſichten zu vereiteln, wurde der Adams nach Weſten und die Enterpriſe nach Oſten zu abgeſchickt, während der John Adams am Eingang liegen blieb.

Am folgenden Morgen, ungefähr um 7 Uhr, ward die Enterpriſe in öſtlicher und ſüdlicher Richtung, mit dem fliegenden Zeichen eines Feindes, geſehen. Der John Adams befand ſich gerade in dieſem Augenblicke einige franzöſiſche Meilen weit in der See, und erſt um 8 Uhr konnten ſich dieſe beiden Schiffe ſprechen. Capitain Rodgers fand nun, daß ein großes Schiff des Paſcha in eine tiefe Bucht, ungefähr 7 franzöſiſche Meilen öſtlich von

Tripolis, eingelaufen ſei, wo es eine ſehr günſtige Stellung zur Vertheidigung genommen und geankert hatte. Zu derſelben Zeit erfuhr man, daß neun Kanonenboote zu ſeiner Unterſtützung dem Ufer entlang herbeigeeilt kämen, und daß, wie gewöhnlich, ein ſtarker Cavallerietrupp an der Küſte umher ſchwärme, um einen möglichen Angriff mit Booten zu verhindern. Man wußte, daß dieſes Schiff eines der größten der dem Bey noch gebliebenen Corſaren ſei, von 22 Kanonen und mit ſehr ſtarker Mannſchaft.

Capitain Rodgers verdankte dieſe ſich ihm nun darbietende Gelegenheit, ſeinen Feind anzugreifen, der Entſchloſſenheit und Tapferkeit des Lieutenant Commodore Hull, der ſeinen Gegner, ſobald er ihn bei Tage zu Geſicht bekam, mit ſolcher Gewandtheit von der Stadt abſchnitt, daß er ſich dadurch großes Lob verdient hat. Der Tripolitaner war dreimal ſo ſtark wie die Enterpriſe, und hätte er den Angriff gewagt, ſo hätte Mr. Hull wahrſcheinlich ſein kleines Schiff opfern müſſen, um ſeinen Feind von dem Hafen entfernt zu halten.

Der Entſchluß des Capitain Rodgers war bald gefaßt. Er avancirte mit der Enterpriſe in Geſellſchaft, bis der John Adams in gerader Schußlinie mit dem Feinde war, und dann eröffnete er ſein Feuer. Eine lebhafte Kanonade wurde auf beiden Seiten unterhalten, als, nach Verlauf von fünfundvierzig Minuten, die Mannſchaft des Corſaren mit ſolcher Eile ihre Kanonen ver=

ließ, daß viele über Bord ſprangen und nach dem Ufer zu ſchwammen. Der John Adams mußte nun, da das Senkblei zu wenig Waſſer anzeigte, vom Ufer abwenden. Zu gleicher Zeit hatte die Enterpriſe den Befehl, die Aufmerkſamkeit des Feindes am Geſtade zu beſchäftigen, während die Boote ausgeſetzt wurden, um das verlaſſene Schiff in Beſitz zu nehmen. Aber da ein Boot zu dem Corſaren zurückkehrte, ſo wendete ſich der John Adams wieder um und erneuerte ſein Feuer. Nach wenigen Minuten wurde die Flagge des Feindes geſtrichen und ſeine ſämmtlichen Kanonen, ſowohl die nach den Amerikanern, als auch die nach dem Lande gerichteten, entluden ſich. Im nächſten Augenblick flog das Schiff in die Luft.

Die Exploſion war ſo gewaltig, daß der Rumpf des Tripolitaners gänzlich in Stücken zerriſſen worden war. Die beiden hinteren Maſten wurden das doppelte ihrer Höhe, mit ſämmtlichen Raaen, Takelwerk und ſonſtigem Zubehör in die Luft geſchleudert. Die Urſache dieſer Exploſion iſt unbekannt, dürfte aber als abſichtlich angenommen werden, wenn nicht die im Boote zurückgekehrten Leute mit dem Schiffe aufgeflogen wären, da keiner von ihnen es wieder verlaſſen hatte. Da die Kugeln des John Adams den Rumpf des Feindes öfters getroffen hatten, ſo muß ebenfalls vermuthet werden, daß der Corſar, ehe er von ſeinen Leuten verlaſſen wurde, ſchon vielen Schaden gelitten hatte.

Der John Adams und die Enterpriſe verſuchten die

Kanonenboote abzuſchneiden, fanden aber ihre Entfernung wegen der Untiefen zu weit, um ihr Feuer wirkſam zu machen, und letztere konnten deßhalb, da ſie die Küſte genau kannten, ihre Flucht bewerkſtelligen.

Zufolge der Befehle des Commodore Morris, ſegelten nun die vor Tripolis liegenden Schiffe nach Malta, von welchem Orte das ganze Geſchwader vereinigt, nach den verſchiedenen Hafen Italiens abgingen. Von Leghorn aus wurde der John Adams, als Begleitung einer Handelsflotte, nach der Straße von Gibraltar geſchickt; der Adams nach Tunis und Gibraltar, und die Enterpriſe zurück nach Malta, zum Empfang von Depeſchen. Der New-York ging ebenfalls bald darauf zurück und berührte Malaga, woſelbſt Commodore Morris ſeine Zurückberufung vorfand. Das Commando wurde einſtweilen dem Capitain Rodgers übergeben, welcher das breite Banner auf dem New-York aufzog, während Commodore Morris mit dem Adams nach Amerika abſegelte. Capitain Campbell, der den Adams commandirt hatte, wurde auf den John Adams verſetzt.

Commodore Morris erreichte die Heimath am 21. November 1803, und die Regierung, welche wegen der Art ſeiner Verwendung der ihm anvertrauten Kriegsmacht große Unzufriedenheit zeigte, verlangte, wie gewöhnlich, Rechenſchaft. Da dieſe nicht hinlänglich gefunden ward, ſo wurde auf einen Befehl des Departements, datirt den

10. März 1804, eine Unterſuchung *) niedergeſetzt, deren Reſultat lautete, daß dieſer Offizier nicht genug Aufmerkſamkeit und Thätigkeit in Beläſtigung des Feindes, bei verſchiedenen Gelegenheiten, zwiſchen dem 8. Januar 1803 und der Zeit des Ablaufs ſeines Commandos, bewieſen habe. In Folge dieſes Ausſpruches des Unterſuchungsgerichtes, wurde Commodore Morris von dem Präſidenten aus der Marine entlaſſen.

Was man nun auch über den Ausſpruch des Gerichts denken mag, ſo iſt nicht in Frage zu ſtellen, daß der Executive in dieſem Falle voreilig und ungerecht handelte. Die Gewalt der Abſetzung iſt dem Präſidenten nur für wichtige Fälle und des öffentlichen Beſten wegen gegeben worden, und es iſt ſehr bezweifelt worden, ob dieſe Gewalt, in Betreff des Militairs, heilſam ſei. Der Civilbeamte, welcher ſeine Pflicht nicht thut, ſollte freilich ſogleich abgeſetzt werden, oder das Amt wird, der Wirkſamkeit nach, vacant; aber eine ſolche dringende Nothwendigkeit exiſtirt in der Armee oder in der Marine nicht, indem dort immer Subalterne vorräthig ſind, um einſtweilen den Dienſt eines Oberen zu verſehen. In der Marine findet dieſe Nothwendigkeit noch viel weniger

*) Dieſes Gericht beſtand aus dem Capitain S. Barron, als Präſident; dem Capitain Hugh, G. Campbell und dem Lieutenant John Caſſin. Walter Jones jun., Esq. 19, als Staats-Procurator.

ſtatt, als in der Armee, da es nie an Offizieren deſſelben Ranges fehlt, um eine Vacanz auszufüllen.

Doch es giebt noch einen weit wichtigeren Grund, warum ein Militair-Offizier, außer in ſehr ungewöhnlichen Fällen, nie ſeines Amtes entſetzt werden ſollte, ohne von einem förmlichen Kriegs-Gericht ſchuldig befunden worden zu ſein. Sein Beruf iſt das Geſchäft eines ganzen Lebens, ſeine Aufführung iſt fortwährend ſtrengen und beſtimmten Geſetzen unterworfen, und ſeine Entlaſſung zieht Entehrung nach ſich. So allgemein, in der That, iſt die Meinung, daß der Offizier zu einem Gerichte von Ebenbürtigen berechtigt ſei, daß eine größere Entehrung mit einer willkührlichen Entſetzung, durch Anwendung der executiven Gewalt, verbunden wird, als mit dem Urtheile eines förmlichen Kriegsgerichtes, indem man vermuthet, daß erſtere durch eine ſo auffallend ſchlechte Aufführung bedingt wurde, daß ein Kriegsgericht gänzlich unnöthig war. Noch ein anderer Punkt hätte von der Regierung berückſichtigt werden ſollen, ehe ſie zu der Ausübung einer ſo wichtigen Gewalt ſchritt. Nämlich, ſämmtliche Herren, welche das Unterſuchungsgericht über Commodore Morris bildeten, waren jünger im Range und einer derſelben ein Subaltern. Obgleich nun der Charakter dieſer Offiziere, in Betreff ihrer Beweggründe, keinen Zweifel zuließ, ſo hatte doch der Angeklagte vollkommen das Recht, nach der allgemeinen Regel, Ausnahmen zu machen, und die

Beobachtung aller Dienſtformalitäten zu verlangen, bevor ein Urtheil gefällt wurde.

Es war immer ein ſtehender Fehler in der Civil-Verwaltung militairiſcher Angelegenheiten der amerikaniſchen Regierung, daß zu wenig Berufsgefühl in ihren Berathungen herrſchte, indem Männer, welche in einer Volksregierung politiſche Gewalt in Händen bekommen, nur ſelten in die Gefühle des Militairſtolzes einzugehen vermögen. Eine der Folgen des Einfluſſes Derer, die nur mit dem Civilleben vertraut ſind, auf das Schickſal ſo verſchieden gebildeter Leute, erkennt man in der Art, mit welcher die executive Autorität, wie eben erzählt, ſo oft gehandhabt wurde. Man bemerkt darin auf der einen Seite parteiliche Beſchlüſſe, welche ſich mehr durch Uebereilung und Leichtſinn, als durch Würde, Gerechtigkeit und Discretion auszeichnen, und auf der anderen Seite eine Schwäche, die nur zu oft der Aufrechthaltung ächter Disciplin im Wege ſteht, durch die Weigerung, Entſcheidungen ſolcher Gerichte zu beſtätigen, welche mit Beſonnenheit unterſucht und ohne Leidenſchaft entſchieden hatten.

Der Tod des Commodore Barry,*) die Abdankung

*) John Barry wurde in der Grafſchaft Wexford, in Irland, 1745 geboren. Er kam noch jung nach Amerika und hatte das Seemannsleben erwählt. Die Umſtände machten ihn ſchon frühe bemerkbar und er war einer der erſten Offiziere, welche in der Marine der Vereinigten Colonieen angeſtellt wurden. Auch ſoll

des Commodore Dale *) und des Commodore Truxtun, und die Entlaſſung des Commodore Morris **) und des

er der erſte reguläre Offizier geweſen ſein, welcher auf eine Kreuzfahrt zur See ging, obgleich die Meinung zwiſchen ihm und Capitain Hopkins getheilt iſt. Als Commandeur des Lexington, von 14 Kanonen, nahm er den Edward, ein Proviantſchiff, nach einem heißen Gefecht, 1776. Im Jahre 1777 zeichnete er ſich durch eine kühne That aus, indem er an der Spitze von vier Booten, ohne einen Mann zu verlieren, einen feindlichen Kriegsſchooner auf dem Delaware wegnahm. Er diente ebenfalls auf kurze Zeit in der Armee, während des merkwürdigen Feldzugs in New-Jerſey. Im Jahre 1778 bewerkſtelligte er in dem Raleigh, von 32 Kanonen, eine überaus tapfere Vertheidigung gegen eine viel ſtärkere Force, wobei er zwar ein Schiff verlor, aber ſeine Mannſchaft größtentheils rettete. Im Jahre 1781 nahm er mit der Alliance, von 32 Kanonen, die Atalanta und den Trepaſſy nach einem blutigen Treffen, in welchem er ſchwer verwundet wurde. Im Jahre 1782 focht er eine heiße Schlacht mit einem engliſchen Schiffe in Weſtindien, mußte ſich aber zurückziehen, da eine ſtärkere Force im Angeſicht war. Bei Errichtung der neuen Marine unter der jetzigen Regierung, 1794, wurde Capitain Barry zum älteſten Offizier ernannt, in welcher Stelle er ſtarb.

Commodore Barry war als Offizier und als Menſch gleich hochgeachtet. Seine Liebe für das neue Vaterland wurde nie bezweifelt, und iſt dadurch bewieſen worden, daß ihm die britiſche Regierung während der Revolution vergeblich große Anerbietungen machte, um ihn zu gewinnen. Er ſtarb kinderlos und hochgeachtet am 18. September 1803 in der City Philadelphia, welche Stadt er ſeit ſeiner Ankunft in Amerika zu ſeinem Wohnort gewählt, und in welcher er ſich auch verheirathet hatte.

*) Richard Dale war im Jahre 1757 in der Nähe von Norfolk, in der Colonie Virginia, geboren. In früher Jugend ging er zur See und wurde 1775 Steuermann eines Schiffes. Nach kurzem unregelmäßigem Dienſte trat er im Juli 1776 als Seecadet der

Capitains M'Niel brachte die Liſte der Capitaine auf neun, alſo auf die in dem Einſchränkungsgeſetz genannte

---

Vereinigten Staaten Brigg, Lexington, ein. Als der Lexington von der Pearl genommen wurde, blieb er auf der Brigg zurück und war ſehr thätig bei ihrer Wiedereroberung. Im folgenden Jahre ſegelte er als Schiffmeiſters-Gehülfe im Lexington, machte deſſen Kreuzfahrt um Irland mit und wurde, als dieſes Schiff von dem Alert nach einem langen Gefecht genommen ward, zum Gefangenen gemacht. Mr. Dale entkam aus dem Mill-Gefängniß im Februar 1778, ward in London wieder gefangen und in das Gefängniß zurück gebracht. Er blieb noch ein ganzes Jahr in der Gefangenſchaft, als er zum zweiten Male entfloh und glücklich Frankreich erreichte. Hier vereinigte er ſich mit dem Geſchwader, welches damals der berühmte Paul Jones ausrüſtete, ein Offizier, der ſeine Fähigkeiten ſogleich bemerkte und ihn als Erſten Lieutenant auf ſeinem eigenen Schiffe, Von Homme Richard, anſtellte. Die Aufführung des Mr. Dale in dieſer Eigenſchaft iſt ſchon im Text erzählt worden. Nach der Kreuzfahrt des Geſchwaders ſegelte er in der Alliance, von 32 Kanonen, mit ſeinem Commandeur durch den engliſchen Canal, und kam darauf 1780 in dem Ariel, von 20 Kanonen, nach Amerika. Mr. Dale war noch nicht 23 Jahre alt, und es ſcheint, daß er jetzt zuerſt eine Anſtellung als Lieutenant in der Marine von der Regierung ſeiner Heimath erhielt, indem ihm die frühere von Europa aus ertheilt wurde. Mr. Dale erhielt die Stelle als Erſter Lieutenant des Trumbull, von 28 Kanonen, welches Schiff in dem Gefecht mit der Iris und dem Monk genommen wurde Natürlich ward er nun zum zweiten Male ein Gefangener, hatte aber das Glück, bald ausgewechſelt zu werden.

Während des Revolutionskrieges ſcheint Mr. Dale nicht mehr auf Regierungsſchiffen gedient zu haben; aber im Jahre 1794 wurde er als vierter Capitain in der gegenwärtigen Marine angeſtellt. Er commandirte den Ganges, von 20 Kanonen, das erſte Schiff, welches unter der neuen Organiſation zur See

Zahl, denn es ſcheint nicht, daß daſſelbe zu Anfang ſeiner Erlaſſung ſtrenge angewendet wurde. Nach dem Tode des

---

ging. Er blieb nur eine kurze Zeit auf dieſem Schiffe, da er im Jahre 1799 Urlaub zu einer Reiſe nach Oſtindien erhielt. Im Jahre 1801 machte er als Commandeur des Geſchwaders die Kreuzfahrt im Mittelländiſchen Meere, wie ſchon erzählt worden iſt, und im folgenden Jahre dankte er ab.

Es haben nur wenige Menſchen eine von ſo vielen ſonderbaren Ereigniſſen angefüllte Jugend verlebt, als Commodore Dale, und auch nur wenige den Abend ihres Lebens mit mehr Ruhe beſchloſſen. Nach ſeinem Austritt aus der Marine blieb er in Philadelphia, im Beſitz eines fleckenreinen Namens, eines hinreichenden Einkommens und einer Gemüthsruhe, die er bis an ſeinen Tod behielt, welcher am 24. Februar 1826 in ſeinem 69ſten Jahre erfolgte.

Commodore Dale hatte den Ruf eines guten Offiziers und Seemannes. Er war beſonnen, tapfer, beſcheiden und gerecht. Ungeachtet der kurzen Zeit ſeines Dienſtes in der jetzigen Marine, hinterließ er einen Charakter, den Alle achteten, aber Niemand beneidete.

**) Richard Valentine Morris gehörte einer der hiſtoriſchen Familien des Landes an, welche ſchon ein und ein halbes Jahrhundert auf Morriſſania, in der Grafſchaft Weſt=Cheſter, New=York, ſeßhaft waren. Er war der jüngſte Sohn von Lewis Morris auf Morriſſania, einem der Unterzeichner der Unabhängigkeits=Erklärung, und trat früh in den Seedienſt. Ohne Gelegenheit zur Auszeichnung gehabt zu haben, war der große Einfluß und die gegründeten Anſprüche ſeiner Familie die Urſache, daß er die Stelle als neunter Capitain der neuen Marine erhielt, welche Anſtellung vom 7. Juni 1798 datirt iſt. Capitain Morris war wahrſcheinlich der jüngſte Mann unter den urſprünglich angeſtellten Offizieren ſeines Ranges; doch entledigte er ſich ſeines Commandos über den Adams, von 28 Kanonen, im Kriege mit Frankreich mit Ehren. Bei der Einſchränkung der Marine im Jahre 1801 ward Capitain Morris als der Fünfte im Range beibe=

Commodore Barry wurde Commodore S. Nicholſon, der in unſerer Geſchichte zuerſt als Commandeur des Delphin, von 10 Kanonen, während der Kreuzfahrt des Capitain Wickes in den Kanälen von Irland und England erſcheint, der älteſte Offizier im Dienſte, ſo wie aus derſelben Familie der zweite, der dieſe ehrenvolle Stelle bekleidet hatte.

---

halten, und ſeine Erwählung zum Commando des Geſchwaders im Mittelländiſchen Meere gebührte ihm ſeiner Stelle auf der Liſte nach, indem die wenigen Offiziere über ihm durch Alter und geſchwächten Geſundheitszuſtand abgeneigt waren, einen Dienſt ſo anſtrengender Art zu verſehen.

Der Fehler, den Commodore Morris in der Führung der ihm anvertrauten Force beging, lag blos in ſeinem Mangel an Beurtheilung; denn weder ſein Eifer noch ſein Muth wurden je bezweifelt. Wäre er regelmäßig vor ein Kriegsgericht geſtell worden, ſo würde ſein Urtheil aller Wahrſcheinlichkeit nach nur in einem Verweis beſtanden haben, und wir ſind es ſeinem Charakter ſchuldig, hinzuzufügen, daß ſeine Entlaſſung von der Marine gewöhnlich mehr eine eigenmächtige politiſche Maßregel, als eine militairiſche Verurtheilung genannt wurde. Er lebte geachtet und ſtarb im Beſitze des Anſehens, welches ihm ſeine Stellung im Leben von Anbeginn gewährte, zu Albany, im Jahre 1814, als Mitglied der Geſetzgebung. Man hielt ihn im Allgemeinen für einen guten Offizier und er war ein Seemann von gegründeten Anſprüchen.

Neuntes Kapitel.

Die amerikaniſche Marine wird durch leichte Kreuzfahrzeuge vermehrt. — Ausrüſtung der Schiffe zur Fortſetzung des Krieges mit Tripolis. — Ereigniſſe dieſes Krieges. — Beilegung der Mißhelligkeiten mit Marocco. — Commodore Preble.

Die Regierung erkannte bald die Nothwendigkeit, einige leichte Kreuzer anzuſchaffen, weil dieſe einer Marine eben ſo nöthig ſind, als Augen und Nerven der phyſiſchen Bildung des Menſchen. Ohne Fahrzeuge dieſer Art würde ein Commandeur nie im Stande ſein, eine Blockade, beſonders wie ſolche vor Tripolis nöthig war, durchzuſetzen. Dennoch wurde im Februar 1803 ein Geſetz poſſirt, welches den Bau von zwei Briggs und zwei Schoonern autoriſirte. Im Laufe des Frühlings deſſelben Jahres wurden dieſe Fahrzeuge erbaut, und die Marineliſte erhielt nun eine Vermehrung durch den Argus von 16; den Siren von 16; den Nautilus von 12, und den Vixen von 12 Kanonen. Die beiden erſten waren prachtvolle und ſehr brauchbare Briggs, ausgerüſtet mit 16 vierundzwanzigpfündigen Caronaden und 2 langen Zwölfern; die beiden letztern waren Schooners von 12 achtzehnpfündigen Caronaden und 2 leichten langen Kanonen. Sie waren ſämmtlich von ſchöner Form und brauchbare Fahrzeuge ihrer Größe, und ſind jetzt innig mit den frühen Traditionen der Marine verbunden.

Die Gleichheit ihrer Schickſale iſt ebenfalls merkwürdig, da alle Viere zuletzt in die Hände der Feinde fielen.

Als Commodore Morris zurückberufen wurde, hatte man die Abſendung eines neuen Geſchwaders vorausgeſehen,, da die Dienſtzeit der Mannſchaften der Schiffe, welche unter dem Befehl des Commodore Rodgers gelaſſen wurden, beinahe abgelaufen war. In der That war dem letzteren Offizier, als er ſein breites Banner aufzog, angedeutet worden, daß ſein Nachfolger nothwendiger Weiſe bald ankommen müſſe. Das neue Geſchwader war von den beiden ihm vorangegangenen ſo verſchieden organiſirt, daß es nicht zu bezweifeln war, daß die Adminiſtration ihren Fehler, den ſie in der Verwendung ſo vieler leichter Fregatten zu dieſem Dienſte begangen hatte, einſahe; denn dergleichen Fahrzeuge ſind zu einem Bombardement beinahe gänzlich untauglich und nicht im Stande die Ufer zu beherrſchen; ihr ganzer Nutzen, der dem Kriege, in welchem ſie gebraucht wurden, angemeſſen war, beſtand in der Begleitung von Handelsflotten, und ſelbſt für dieſen Dienſt würde es beſſer und wirkſamer geweſen ſein, wenn dieſelbe Force auf die doppelte Anzahl von Schiffen vertheilt worden wäre.

Die nun ausgewählten Schiffe zur Fortſetzung des Krieges gegen Tripolis, waren von einer gänzlich verſchiedenen Art. Sie beſtanden aus der Conſtitution von 44; dem Philadelphia von 38; dem Argus von 16; der Siren von 16; dem Nautilus von 12; dem Vixen von 12 und

der Enterpriſe von 12 Kanonen. Die letztere befand ſich ſchon auf der Station, und es war die Abſicht ſie dort zu laſſen, indem zur Ergänzung der Leute, welche nicht von neuem eintreten wollten, Erſatzmannſchaft abgeſchickt wurde. Wie gewöhnlich, ſo ſegelten auch dieſe Schiffe, ſobald ſie bereit waren, dieſes Mal der Nautilus von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sommers, zuerſt. Dieſer Schooner erreichte Gibraltar am 27. Juli 1803. Ihm folgte bald der Philadelphia von 38 Kanonen, unter Capitain Bainbridge, welcher am 24. Auguſt ebenfalls dort ankerte. Die Conſtitution von 44 Kanonen, mit dem breiten Banner des Commodore Preble, welcher den Befehl über das Geſchwader übernommen hatte, langte am 12. September an; die Vixen von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Smith, am 14. September; die Siren von 16 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Stewart, am 1. October; und der Argus von 16 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Decatur, am 1. November. Als dies letzte Schiff mit der Enterpriſe zuſammentraf, übernahm Mr. Decatur das Commando über dieſen Schooner, indem er nach Uebereinkunft die Brigg dem Mr. Hull überließ, weil dieſer der ältere Offizier war.

Der Philadelphia hielt ſich bei Gibraltar nicht auf, denn da man gehört hatte, daß zwei Tripolitaner in der Nähe des Cattegat kreuzten, ſo ging Capitain Bainbridge unverzüglich auf deren Entdeckung aus. In der Nacht

des 26. Auguſt, bei friſchem Winde, entdeckte der Philadelphia zwei Segel, unterhalb des Cattegat, von welchen das größte, ein Dreimaſter, nur Vorſegel aufgeſpannt hatte. Als Capitain Bainbridge an deſſen Seite angelaufen und mit vieler Mühe ſich verſtändlich gemacht hatte, ſo erfuhr er, daß der Fremde ein Kreuzer der Barbarei ſei. Eine fernere Unterſuchung zeigte, daß dieſes Fahrzeug dem Kaiſer von Marocco gehöre und die Meſhboha von 22 Kanonen ſei, unter dem Commando des Ibrahim Lubarez, und eine 120 Mann ſtarke Beſatzung habe.

Man machte die Mauren glauben, der Philadelphia wäre eine engliſche Fregatte, jene aber gaben zu, daß die ſie begleitende Brigg ein Amerikaner ſei. Indeſſen war der Verdacht des Capitain Bainbridge erregt worden, denn er konnte ſich den Grund nicht denken, warum die Brigg ſo wenig Segel aufgezogen hatte, und deßhalb ſchickte er den Mr. Porter, ſeinen erſten Lieutenant, an Bord des Mauren, um zu ſehen, ob er Gefangene im Schiff habe. Als das Boot mit gewöhnlichen unbewaffneten Matroſen bei der Meſhboha anlangte, weigerten ſich die Mauren den Offizier hinaufſteigen zu laſſen. Nun ließ Capitain Bainbridge eine bewaffnete Mannſchaft das Boot beſteigen, worauf es dann dem Mr. Porter ohne weitere Schwierigkeit gelang, den ihm gegebenen Befehl auszuführen.

Unter dem Verdeck fand der enternde Offizier den Capitain mitſammt der Mannſchaft der Brigg, welche

ſich als die Cecilia von Boſton und als eine Priſe der Meſhboha erwies. Die Brigg war nahe bei Malaga, neun Tage zuvor, genommen worden, und es war kein Zweifel, daß die Mauren noch auf andere Fahrzeuge lauerten, da das Cattegat ein Vorgebirge iſt, welches gewöhnlich von allen Schiffen, die ſich an der nördlichen Küſte des Mittelmeeres halten, umfahren wird.

Nachdem Capitain Bainbridge dieſes gehört hatte zögerte er nicht länger, von der Meſhboha Beſitz zu nehmen. Ihre Mannſchaft konnte nicht eher als bis zu Tagesanbruch auf die Fregatte übergebracht werden, und in der Zeit, während dieſes geſchah, war die Brigg verſchwunden. Am Nachmittage des 27. jedoch erblickte man ſie wieder, im Begriff das Cap zu umſegeln, von Oſten herkommend und dem Lande ſo nahe wie möglich nach Amerika zu ſteuernd, wahrſcheinlich in der Hoffnung, weſtwärts von den Schiffen ab zu kommen, um nach Tangiers zu gelangen. Wegen des ſchwachen Windes wurde es erſt Mitternacht, ehe ſie wieder zurückgenommen werden konnte. Die Cecilia wurde dann dem ihr gehörigen Capitain übergeben und ſetzte ihre Reiſe weiter fort.

Es war nun von großer Wichtigkeit zu erfahren, unter welcher Autorität dieſe Wegnahme geſchehen war. Der mauriſche Commandeur gab zuerſt vor, daß er die Cecilia in der Vorausſetzung eines Krieges genommen habe, da, als er den Hafen verließ, eine ernſthafte Span-

nung zwiſchen dem Kaiſer und dem amerikaniſchen Conſul beſtanden habe. Dieſe Geſchichte erſchien ſo unwahrſcheinlich, daß ſie nicht geglaubt wurde, und Capitain Bainbridge konnte nicht anders hinter die Wahrheit kommen, als durch die Drohung, ſeinen Gefangenen als einen Seeräuber hinzurichten, wenn er nicht ſein Patent zeige. Dies drang durch, und Ibrahim Lubarez legte einen Befehl vom Gouverneur von Tangiers vor, alle amerikaniſchen Fahrzeuge zu nehmen, die er zu Geſicht bekommen würde.

Der Philadelphia kehrte mit ſeiner Priſe nach Gibraltar zurück, und letztere dort laſſend, ſegelte er nach Cap St. Vincent, um eine mauriſche Fregatte zu entdecken, welche dort kreuzen ſollte. Nachdem jedoch Capitain Bainbridge dieſes Gerücht als unwahr befunden hatte, ſo lief er durch die Straße wieder zurück und ſteuerte abwärts, da er überzeugt war, daß um dieſe Zeit ungefähr die oberhalb beſchäftigten Schiffe herabkommen würden.

Bald nachdem der Philadelphia auf ſeine Station von Tripolis gegangen war, kamen der New-York, von 36 Kanonen, unter Com. Rodgers, und der John Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Cambell vor Gibraltar an, in der Erwartung, das neue Flaggenſchiff dort zu treffen. Nach ein oder zwei Tagen liefen die Conſtitution und der Nautilus ein, welcher dem Mittelländiſchen Meere hinauf eine Handelsflotte geleitet hatte. Sobald Com-

modore Preble von den Umſtänden in Betreff der Wegnahme der Meſhboha unterrichtet war, ſah er die Nothwendigkeit der Beſeitigung der Frage wegen Marocco ein, ehe er durch ſeinen Abgang nach Tripolis die Einfahrt in das Mittelländiſche Meer offen laſſen durfte. Commodore Rodgers war zwar der ältere Offizier und ſeine Autorität auf dieſem Meere hatte eigentlich aufgehört, aber auf die höflichſte Art willigte er dennoch ein, den Commodore Preble nach Tangiers zu begleiten und überließ dieſem das Commando, ſowohl als Unterhändler, wie auch als Oberbefehlshaber. Demnach liefen am 6. October 1803 die Conſtitution, von 44; der New-York, von 36; der John Adams, von 28, und der Nautilus, von 12 Kanonen, in die Bai von Tangiers ein. Commodore Preble zeigte bei dieſer Gelegenheit jene Feſtigkeit, Eifer und Discretion, welche ſpäterhin ſeinen Charakter ſo ſehr auszeichneten; und nach einer kurzen Unterhandlung waren die Verhältniſſe der beiden Länder wieder auf dem früheren freundſchaftlichen Fuße feſtgeſtellt. Der Commodore hatte eine Zuſammenkunft mit dem Kaiſer, welche ſich auf die befriedigendſte Art endigte. Von Seiten Marocco's wurde die Handlungsweiſe des Gouverneurs von Tangiers gemißbilligt; ein amerikaniſches Fahrzeug, das zu Mogadore feſtgehalten worden war, wurde freigegeben; und der Kaiſer ſetzte auf's neue ſein Siegel unter den Vertrag von 1786. Hierauf gab der Commodore die Meſhboha zurück und verpflichtete ſich die, 1803, von dem

John Adams genommene Meſhouda ebenfalls wieder zurückzugeben. Anſtatt des Priſengeldes für dieſe Schiffe entſchädigte der Congreß jedoch die Sieger ſpäterhin mit dem gleichen Werthe.

Sobald die Schwierigkeiten mit Marocco beſeitigt waren, ſegelte Com. Rodgers nach Amerika ab, und Com. Preble beſchäftigte ſich mit Energie und Klugheit mit den Vorbereitungen zur Unterwerfung von Tripolis. Er hatte ein ſchweres Geſchäft vor ſich, deſſen Schwierigkeit noch dadurch vermehrt wurde, daß er ſämmtlichen Offizieren unter ſeinem Befehl perſönlich kaum bekannt war. Während des Kriegs mit Frankreich wurden die Schiffe gewöhnlich mit Offizieren deſſelben Staates, wo ſie gebaut worden waren, verſehen, und ſo hatte Capitain Preble, als Bürger von New-Hampſhire, bisher Schiffe unter dieſen Umſtänden commandirt. Im Jahre 1800 ſegelte er in dem Eſſex, von 32 Kanonen, nach Oſtindien und blieb im Laufe ſeines Dienſtes von der übrigen Marine ziemlich entfernt. Durch einen jener Zufälle, welche oft im Leben eine ſo große Rolle ſpielen, waren, mit Ausnahme des Mr. Hull, ſämmtliche Commandeure unter dem Befehl des Com. Preble von den mittleren und ſüdlichen Staaten; und man glaubt, daß die meiſten von ihnen ihren jetzigen Commandeur ſogar nicht einmal geſehen hatten, ehe ſie über ſich und ihre Schiffe in Perſon Rapport abſtatteten. Dies war nicht allein der Fall mit den Ober-Offizieren, ſondern auch die mei-

ſten der Subalternen befanden ſich in derſelben Lage; ja ſogar, diejenigen in der Conſtitution ſelbſt waren perſönlich dem Commandeur des Geſchwaders *) unbekannt

*) Commodore Preble war ein heftiger Mann und ſtreng in der Handhabung der Disciplin. Zu Anfang war er auf ſeinem eigenen Schiffe nicht beliebt, da beſonders die jüngeren Offiziere die Wirkungen ſeiner Disciplin fühlten, ohne bis jetzt noch ſeine großen profeſſionellen Vorzüge, für welche er ſpäterhin ſo hochgeſchätzt wurde, achten gelernt zu haben. In einer Nacht, als die Conſtitution in der Straße von Gibraltar lag, wurde plötzlich ein großes Schiff an ihrer Seite geſehen. Man rief ſich einander öfters zu, ohne daß beide Parteien ſich antworteten. Commodore Preble, der nun ſelbſt das Sprachrohr nahm, nannte den Namen und das Vaterland ſeines Schiffes und auch ſeinen eigenen Rang. Hierauf forderte er, den Namen des Fremden zu wiſſen, und ſetzte hinzu, daß er einen Schuß auf ihn feuern würde, wenn er keine Antwort erhielte. „Wenn Sie einen Schuß thun, ſo gebe ich eine volle Lage,“ war die Erwiederung. Preble ſprang in das Beſanmaſt-Takel, ſetzte das Sprachrohr an den Mund und ſagte, „dies iſt das Schiff der Vereinigten Staaten, Conſtitution, von 44 Kanonen, unter Commodore Edward Preble; ich rufe Sie zum letzten Male an; erhalte ich keine Antwort, ſo laſſe ich Feuer geben. — Wie heißt dieſes Schiff?“ „Dies iſt Seiner Britiſchen Majeſtät Schiff, Donnegal, ein Raſee von 60 Kanonen.“ Preble antwortete dem Fremden, daß er dieſes bezweifele und bis zum nächſten Morgen bei ihm liegen bleiben würde, um ſeinen wahren Charakter kennen zu lernen. Er hielt Wort, und nach kurzer Zeit kam ein Boot vom anderen Schiffe, um zu erklären. Es war eine engliſche Fregatte, welcher die Conſtitution ſo plötzlich zur Seite gekommen war, daß das Zögern mit der Antwort und die Angabe eines falſchen Namens deßhalb geſchehen war, um Zeit zu gewinnen zur Vorbereitung für ein erwartetes Gefecht. Der bei dieſer Gelegenheit bewieſene Muth des Commodore Preble,

geweſen. Der Zeitpunkt nahte nun heran, wo die vor Tripolis zu beſchäftigende Force ſich verſammeln ſollte, und es ließ ſich ein Dienſt vorausſehen, der dem ganzen Geſchwader das Geheimniß von dem wahren Charakter ihres Commandeurs zu entdecken verſprach. Vor der Erzählung der Ereigniſſe, welche ſich damals zu getragen hatten, wird es jedoch nothwendig ſein, zu den Bewegungen des Philadelphia, von 38 Kanonen, unter Capitain Bainbridge, zurückzukehren.

Zehntes Kapitel.

Blockade von Tripolis. — Wegnahme des Philadelphia. — Zuſammentreffen der Gefangenen mit dem Paſcha. — Mr. Niſſen, der däniſche Conſul. — Der Philadelphia kommt von der Felſenbank, auf welche er gelaufen war, wieder los. — Wiederwegnahme und Zerſtörung des Philadelphia. — Unerſchrockenheit des Mr. Decatur.

Wie erzählt wurde, ſo hatte der Philadelphia die Meſhboha in der Nacht des 26. Auguſt 1803 genommen. Das Schiff hatte alſo nach Gibraltar zurückzukehren, Cap Vincent zu paſſiren nnd aufwärts des Mittelländiſchen Meeres zu ſegeln, ehe es auf ſeine Station gelan-

---

brachte eine ſehr gute Wirkung auf ſeinem Schiffe hervor, und die jungen Leute bemerkten treffend, daß wenn auch ſein Temperament böſe beſchaffen wäre, ſo habe er doch ſein Herz auf dem rechten Fleck.

gen konnte, welches deßhalb ſpät in der Jahreszeit geſchah. Hier erſchien nun ebenfalls die Vixen, von 12 Kanonen, unter Lieutenant Com. Smith, welcher Schooner um die Mitte September bei Gibraltar angekommen war, und die Blockade wurde von den beiden Schiffen wiederum begonnen, da die Enterpriſe abwärts gegangen war. Unglücklicher Weiſe ſchickte Capitain Bainbridge den Schooner auf die Entdeckung eines Tripolitaniſchen Kreuzers aus, welcher, nach der Ausſage des Capitains eines neutralen Schiffes, vor kurzer Zeit in See gegangen ſein ſollte. Dadurch wurde nun die Fregatte allein gelaſſen, um einen ſehr ſchwierigen Dienſt zu verſehen, da die blockirenden Fahrzeuge beſtändig gezwungen waren, Küſteninwärts zu jagen.

Gegen Ende des Monats October, trieb der Wind, welcher kurze Zeit zuvor ſtark aus Weſten geweht hatte, den Philadelphia eine ziemliche Strecke nach Oſten von der Stadt ab, und am Montag, den 31. October, als er auf der Rückkehr zu ſeiner Station begriffen war, mit gutem Winde, entdeckte er gegen 9 Uhr morgens ein Segel nächſt der Küſte und mit dem Winde nach Tripolis ſteuernd. Sogleich wurden mehr Segel aufgeſpannt, um es abzuſchneiden. Als, etwas vor 11 Uhr, Capitain Bainbridge glaubte, in Kanonenſchußweite zu ſein und er auch keine Hoffnung mehr hatte, den Fremden in der noch übrigbleibenden Entfernung einzuholen, ſo eröffnete er ein Feuer in der Erwartung, wenigſtens ihm einigen

Schaden zu thun. Beinahe noch eine Stunde länger wurde die Jagd und das Feuer unterhalten; das Senkblei, mit welchem fortwährend verſucht wurde, zeigte von 7 bis 10 Faden, und das Schiff, ſobald das Waſſer niedriger oder tiefer wurde, zog ſich zurück und hielt ſich entfernter. Eine halbe Stunde nach 11 Uhr, als Tripolis, in der Entfernung von nicht ganz einer franzöſiſchen Meile, deutlich zu ſehen war, befahl Capitain Bainbridge, der ſich überzeugt hatte, daß er den Feind weder einholen noch ans Ufer treiben könne, das Schiff gerade vom Lande ab und nach tiefem Waſſer hin zu ſteuern. Der nächſte Wurf des Senkbleies, als dieſer Befehl vollzogen worden war, zeigte nur 8 Faden und ſogleich darauf nur 7 und 6 und einen halben. In dieſem Augenblick kam der Wind beinahe gerade von hinten und das Schiff lief 8 Knoten. Als der Ruf „Sechsthalb“ erſcholl, wurde das Steuer gänzlich beigelegt und die Raaen genau auf die Seite gezogen. Während das Schiff mit dem Winde ſchnell vorwärts kam, und ehe es noch etwas von ſeiner Schnelle verloren hatte, lief es auf einen Felſen mit dem Vordertheil und ſchoß auf ihn herauf, bis es ſich zwiſchen 5 oder 6 Fuß erhob.

Dies war ein um ſo trauriger Unfall, da er ſich an der Küſte eines ſolchen Feindes und zu ſo ungünſtiger Jahreszeit ereignete, und auch kein anderer Kreuzer in der Nähe war. Es wurde nun verſucht, das Schiff vorwärts zu treiben, da man glaubte, das beſte Waſſer ſei

ſeewärts; aber nachdem man rings um das Schiff herum ſondirt hatte, fand man dieſes mit ſolcher Gewalt aufgerennt, daß es beinahe zwiſchen den Felſen eingerammt war und nun blos 14 Fuß Waſſer vorwärts hatte, da es vor dem Anlauf 18½ Fuß zog. Am Stern hatte es noch keine 18 Fuß, anſtatt 20½ Fuß, den die Fregatte haben mußte. Dieſer Unfall konnte ſich nur zutragen, indem das Fahrzeug an einer Stelle der Felſenbank auflief, wo ſie allmähilg abdachte, und wo höchſtwahrſcheinlich deren Oberfläche durch das fortwährende Waſchen des Elements glatt geworden war, und indem das Schiff oben auf eine der langen, ſchweren und beinahe unmerklichen Wellen auflief, welche den Buſen des Oceans beſtändig bewegen.

Das Fahrzeug, welches von dem Philadelphia verfolgt worden war, war eine große Schebecke und ihr Commandeur, der die Küſte genau kannte, ſteuerte innerhalb der Felſenbank vorwärts, indem er den Rand der Untiefe umſegelte, und kam ſicher nach Tripolis. Indeſſen hatte das Feuern neue Kanonenböte herausgelockt, welche nun, windwärts rudernd, ſich zeigten. Kein Augenblick durfte verloren werden, da es in Kurzem in der Macht dieſer Fahrzeuge war, die Fregatte beinahe ungeſtraft anzugreifen. Da das Waſſer nach weiterer Unterſuchung am Stern tief gefunden ward, ſo wurden die Raaen zunächſt wieder zurückgewendet und die Kanonen nach dem Hintertheile gefahren, in der obgleich ebenfalls getäuſchten

Hoffnung, das Schiff nach hinten zu zu bewegen, oder es von dem abſchüſſigen Felſen, auf welchen es ſo feſtgerannt war, abgleiten zu machen. Da dieſes das beſte Mittel war, um wieder flott zu werden, ſo verging einige Zeit, bis der Verſuch wieder aufgegeben wurde.

Nach einer Berathung mit den Offizieren befahl Capitain Bainbridge, zunächſt alle Kanonen, mit Beibehaltung einiger wenigen im Hintertheil, über Bord zu werfen, und ebenſo wurden die Anker, mit der Ausnahme des Backbord-Bugankers, vom Bug losgehauen. Ehe dies ausgeführt werden konnte, war der Feind in Kanonenſchußweite und eröffnete ſein Feuer. Glücklicherweiſe waren die Tripolitaner unbekannt mit der verzweifelten Lage des Philadelphia und wurden mit den wenigen übrig gebliebenen Kanonen entfernt gehalten, weil ſie ſonſt den größten Theil der Mannſchaft zuſammengeſchoſſen haben würden, indem an das Streichen der Flagge nicht gedacht wurde, ſo lange noch Hoffnung zum Flottwerden vorhanden war. Da die Kanonade durch die Entfernung keine Wirkung hatte, ſo ward mit dem Erleichtern der Fregatte fortgefahren, worüber einige Stunden vergingen.

Der Feind wurde endlich ſo kühn, daß er beim Stern der Fregatte vorbeikreuzte, wo er allein ihrem Feuer ausgeſetzt war, und nahm eine Stellung an ihrem Steuerbord- oder Windquarter. Hier war es unmöglich, ihn zu treffen, da auf dieſer Seite eine Kanone unmöglich gebraucht werden konnte.

Capitain Bainbridge hielt nun eine zweite Berathung mit ſeinen Offizieren, und es wurde beſchloſſen, noch den letzten Verſuch zum Flottwerden zu machen. Die Waſſerfäſſer im Raum wurden eingeſchloſſen und das Waſſer ausgepumpt. Alle ſchweren Gegenſtände, die man nur finden konnte, wurden über Bord geworfen und endlich wurde der Vordermaſt abgehauen, der im Fallen den Haupt=Top=Gallant=Maſt mit herab brachte. All' demohngeachtet blieb das Schiff ſo unbeweglich, als der Felſen, auf dem es ſaß.

Die Kanonenboote wurden mit jeder Minute kühner, noch andere kamen herbei und die Nacht brach ein. Nach einer abermaligen Berathung mit ſeinen Offizieren hielt es Capitain Bainbridge für ſeine dringende Schuldigkeit, ſeine Flagge zu ſtreichen und das Leben der Mannſchaft zu retten. Ehe dieſes jedoch gethan wurde, ſetzte man das Pulvermagazin unter Waſſer, bohrte Löcher in des Schiffes Boden, verſtopfte die Pumpen, und that überhaupt Alles, welches das endliche Sinken des Schiffes unvermeidlich machen mußte. Gegen fünf Uhr wurde die Flagge geſtrichen.

Es iſt merkwürdig, daß dies das zweite Mal war, daß ein amerikaniſches Kriegsſchiff ſeit der Bildung der neuen Marine die Flagge auf dieſe Art ſtreichen mußte, und daß jedesmal derſelbe Offizier kommandirte. Nach der in dieſem Werke gegebenen Erzählung iſt es unnöthig,

hier zuzufügen, daß bei beiden Gelegenheiten nur die dringende Nothwendigkeit die Veranlaſſung war.

Sobald das Schiff die Flagge geſtrichen hatte, kamen die Kanonenboote an deſſen Seite und nahmen Beſitz. Die Barbaren drangen in das Schiff und begannen ihre Gefangenen zu plündern. Nicht allein die in Säcken und Bündeln aufbewahrten Kleider der Amerikaner wurden ihnen abgenommen, ſondern auch viele der Offiziere wurden halbnackt ausgezogen. Die Offiziere wurden nur wenig beſſer behandelt, als die Gemeinen, und dem Capitain Bainbridge wurden im Boote ſogar ſeine Epaulettes, Handſchuh, Uhr und Geld geſtohlen. Selbſt ſeine Cravatte wurde ihm vom Hals geriſſen. Er trug das Miniaturbild ſeiner Frau, und auch dieſes verſuchten die Tripolitaner ihm zu rauben, allein ſein Widerſtand als junger und zärtlicher Ehegatte war ſo heftig, daß man davon abließ.

Es war beinahe 10 Uhr in der Nacht, als die Boote bei der Stadt ankamen. Die Gefangenen wurden, alle im Trupp, nahe bei des Paſcha's Pallaſt gelandet und in deſſen Gegenwart geführt. Der Fürſt empfing ſeine Gefangenen in einer Audienzhalle, ſitzend auf einem Thronſeſſel und umgeben von ſeinen Miniſtern. Nun wurde Capitain Bainbridge ihm förmlich als ſein Gefangener vorgeſtellt, und der Paſcha ſelbſt hieß ſämmtliche Offiziere ſich zu ſetzen. Der Miniſter der Auswärtigen Angelegenheiten, Mohammed D'Ghies, ſprach franzöſiſch, und durch

ihn hielt der Paſcha eine ziemlich lange Unterredung mit Capitain Bainbridge. Letzterer mußte viele Fragen in Betreff der Philadelphia und der amerikaniſchen Force im Mittelländiſchen Meere beantworten, und er wurde mit höflichen Worten wegen ſeiner Gefangennehmung getröſtet, indem er erinnert wurde, daß er ſie blos dem Wechſel des Kriegsglückes zuzuſchreiben habe.

Als die Unterhaltung zu Ende war, wurden die Gefangenen in ein anderes Gemach geführt, wo ein Abendeſſen bereit ſtand, und nachdem diejenigen, welche das Herz zum Eſſen hatten, ihre Mahlzeit beendigt hatten, ſo wurden ſie wieder zurück nach der Audienzhalle geführt, um dem Paſcha ihr Abſchiedscompliment abzuſtatten. Hier wurde den Gefangenen eröffnet, daß ſie unter die ſpezielle Aufſicht des Sidi Mohammed D'Ghies geſtellt wären, welcher ſie ſodann nach dem Hauſe führte, das früher das amerikaniſche Conſulat geweſen war. Das Gebäude war groß und bequemlich, enthielt aber ſonſt gar keine Möbel. Es war ein Uhr Morgens, aber ſelbſt zu dieſer Stunde erſchien Mr. Niſſen, der däniſche Conſul, mit den Tröſtungen der Sympathie und Hoffnung. Dieſer menſchenfreundliche Mann wurde dem Capitain Bainbridge von Mohammed D'Ghies, als deſſen perſönlicher Freund, vorgeſtellt und ihm als ein Mann empfohlen, in deſſen Humanität und Zuverläſſigkeit er volles Vertrauen ſetzen dürfte. Mohammed D'Ghies ſelbſt war dem Capitain Bainbridge dem Rufe nach bekannt, und

er bewies Delicateſſe und Gefühl bei der Ausübung des ihm übertragenen Geſchäftes. Seine Empfehlung, welche, vereinigt mit dem Benehmen des Mr. Niſſen, von großer Bedeutung war, erweckte ein Zutrauen, welches, wie es ſich ſpäter erwies, nicht würdiger verwendet werden konnte. Mr. Niſſen that Alles, was zu dieſer ungewöhnlichen Stunde ſich nur immer thun ließ, und dies war nur der Anfang einer Reihe unermüdlicher Gefälligkeiten, welche bis ans Ende der Gefangenſchaft der Amerikaner fortdauerten.

Das Unglück des Philadelphia bewirkte eine weſentliche Veränderung in den Zuſtänden des Kriegs. Bis zu dieſem Augenblick hatte der Paſcha nur wenig erhalten, um ihn für die durch die Blockade erlittenen Unannehmlichkeiten und den Verluſt der verſchiedenen Kreuzer zu entſchädigen. Seine Corſaren hatten nur ſehr wenige Kauffahrer genommen und ſie waren den größten Gefahren ausgeſetzt, ſobald ſie außerhalb ihrer Hafen ſich blicken ließen. Freilich war bis jetzt auf ſeine Stadt noch kein Angriff gemacht worden, aber er wußte wohl, daß in jedem Augenblick ein Bombardement zu erwarten war. Man glaubte deßhalb, daß er dem Frieden nicht abgeneigt wäre, als gerade der Zufall ihm die Mannſchaft des Philadelphia in ſeine Gewalt brachte.

Der Paſcha hatte nun einen Halt an ſeinem Feinde, der ihm, nach dem Gebrauch der Barbarei-Staaten, erlaubte, einen viel höheren Standpunkt bei dem Vorſchlag

zu Friedensbedingungen anzunehmen. Bei ſeinen früheren Negotiationen hatte er als Preis für die damals in ſeinem Beſitz befindlichen Gefangenen, eine ungeheure Summe verlangt, aber die Bedingungen wurden als unverſchämt und übertrieben zurückgewieſen. An Bord des Philadelphia waren dreihundert und fünfzehn Seelen geweſen, unter denen ſich nicht weniger als zwei und zwanzig Quarterdeck-Offiziere *) befanden, Männer, deren Schickſal, wie der Paſcha wohl wußte, ein lebhaftes Intereſſe erregen mußte, des Antheils gar nicht zu gedenken, den einer von Regierung wie die Amerikaniſche, an dem Wohle ihrer Seeleute zu nehmen erwartet werden durfte. Unter dieſen Umſtänden fühlte der Divan von Tripolis große Neigung, den Krieg fortzuſetzen, in der Hoffnung ein großes Löſegeld für die Gefangenen zu erhalten und in der Erwartung, zu gleicher Zeit die Maßregeln des Feindes durch das Mittel der Retaliation zu durchkreuzen.

---

*) William Bainbridge, Capitain; David Porter, erſter; Jacob Jones, zweiter; Theodor Hunt, dritter und Benjamin Smith vierter Lieutenant; William Osborn, Lieutenant der Marinen; John Ridgely, Chirurg; J. Cowdery und Nicholas Harwood Chirurgie-Gehülfen; Keith Spence, Zahlmeiſter, und Bernard Henry, James Gibbon, Benjamin Franklin Reed, James Renshaw, Wallace Wormley, Robert Gamble, James Biddle, Richard R. Jones, Daniel T. Patterſon, Simon Smith und William Cutbuſh, des Capitains Schreiber. Von dieſen Herren ſind die Mſſrs. J. Jones, Renshaw, Biddle und Patterſon noch in Dienſt, und haben alle das breite Banner geführt. Dr. Cowdery iſt jetzt der älteſte Chirurg in der Marine.

Der Philadelphia lief am 31. October auf die Felſenbank, und deſſen Mannſchaft wurde während der Nacht deſſelben Tages gelandet. Am darauf folgenden Morgen machten die Tripolitaner Anſtalten, das Schiff los zu arbeiten, und da ſie ihrem eigenen Hafen ſo nahe waren, auch ſo viele Kanonenboote und Galeeren zur Verfügung hatten und von keinem Kreuzer beläſtigt wurden, ſo erhielt bald der Paſcha die Nachricht, daß Hoffnung zur Rettung der Fregatte vorhanden wäre. Im Laufe des 2. November erhob ſich ein friſcher Nordweſter, und da der Wind das Waſſer an die Afrikaniſche Küſte trieb, während es an das Backbordquarter des Schiffes anſchlug, ſo wurde es mit dem Stern herum gedreht und war zum Theil flott, obgleich es, ſobald die Wellen ſich zurückzogen, zu ſtampfen fortfuhr. Jetzt wurden Anker herbeigeſchafft und alle in der Stadt aufzutreibenden Mittel angewendet, bis endlich am 5. der Philadelphia wieder auf tiefem Waſſer ſchwamm. An demſelben Tage brachte man das Schiff bis auf zwei Meilen von der Stadt, wo des Wetters wegen geankert werden mußte. Hier hielt man es durch Pumpen vom Sinken ab, während Leute zum Verſtopfen des Lecks angeſtellt wurden. Es ſcheint, daß das Bohren nur ſehr unvollkommen geſchehen war, da nur einige Löcher in den Boden des Schiffes, anſtatt durch die Planken, wie es befohlen wurde, gebohrt worden waren. Da das Wetter außerordentlich günſtig blieb, ſo gelang es den Türken endlich, nicht nur das Schiff in

den Hafen zu bringen, ſondern auch alle Kanonen und Anker, ſo wie beinahe Alles, was über Bord geworfen worden war, aufzufiſchen, da dieſelben in dem nur flachen Waſſer auf der Felſenbank lagen. Das Schiff wurde zum Theil ausgebeſſert, ſeine Kanonen wieder aufgepflanzt und ungefähr eine Viertel-Meile vom Schloſſe des Paſcha vor der Stadt vor Anker gelegt.

Indem wir nun den Capitain Bainbridge und deſſen Leidensgefährten den Entbehrungen und Mühſeligkeiten der Gefangenſchaft in der Barbarei überlaſſen, wollen wir uns nach den übrigen Schiffen des Amerikaniſchen Geſchwaders umſehen, weßhalb wir jedoch in der Zeitordnung einige Tage zurückgehen müſſen.

Commodore Preble ging bei ſeiner Rückkehr von Tangiers nach Gibraltar am 15. October nach Cadix, bald darauf erſchien er wieder vor dem letzteren Platze, erließ am 12. November eine förmliche Ankündigung der Blokkade von Tripolis, an welchem Tage er glaubte, daß das Schiff, welches er in activer Ausführung ſeiner Pflicht vermeinte, im Beſitz des Feindes ſei; am 13. ſegelte er nach Algier. Nachdem er hier einen Conſul gelandet hatte, ging er nach Malta, deſſen Hafen er am 27. November erreichte. Hier fand er Briefe vom Capitain Bainbridge, welche den Verluſt des Philadelphia beſtätigten, wovon er ſchon weiter unten an der Küſte etwas gehört hatte. Die Conſtitution ſegelte nun unverzüglich nach Syracus, wo ſie am nächſten Tage ankam.

Am 17. December 1803 ſegelte Commodore Preble, nachdem er ſeine Vorbereitungen getroffen und über ſeine Force auf verſchiedene Art disponirt hatte, in Geſellſchaft der Enterpriſe nach Tripolis, vor welchem Orte er nun zum Erſtenmale erſchien. Am 23. deſſelben Monats traf die Enterpriſe, von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Decatur auf ein Bombenſchiff, Namens Maſtico, mit 70 Mann, und nahm es weg. Der Maſtico war ein franzoſiſches Bombenſchiff in Egypten geweſen, war von den Engländern genommen worden und ſo in die Hände der Tripolitaner übergegangen. Er war auf dem Wege nach Conſtantinopel begriffen, mit einem Geſchenk für die Pforte, beſtehend in weiblichen Sclaven. Einige Tage nach der Eroberung dieſer Priſe kam ein heftiger Sturm aus Nord=Oſten an, und da Commodore Preble die Gefahr der Fregatte an der Küſte zu dieſer ſtürmiſchen Jahreszeit erkannte, ſo kehrte er nach Syracus zurück, obgleich nicht eher, als bis er ſeinen Feind recognoscirt und den Plan für ſeine künftigen Operationen entworfen hatte. Auch waren Wege gefunden worden, um mit Capitain Bainbridge zu correſpondiren, und es wurden mehrere Briefe von dieſem Offizier empfangen, worin er verſchiedene Methoden, um den Feind zu beläſtigen, angab.

In einem Briefe des Capitain Bainbridge vom 5. December 1803 gab er die Möglichkeit an, wie der Philadelphia, welcher langſam ausgerüſtet wurde, zu zerſtören

ſei, da es keinen Zweifel zuließ, daß dieſes Schiff als ein Kreuzer gebraucht werden würde, ſobald die milde Jahreszeit eingetreten wäre. Commodore Preble achtete auf dieſen Vorſchlag, und da er oft mit dem Lieutenant Stephen Decatur, dem Commandeur des meiſtentheils in Geſellſchaft mit der Conſtitution ſegelnden Schiffes, zuſammen kam, ſo theilte er dieſem unternehmenden Offiziere den Plan mit. Die Expedition war gerade dem Eifer und dem Temperament des Mr. Decatur angemeſſen, und der Beſitz des Maſtico gab auf einmal die Mittel an Hand, dieſelbe auszuführen. Das Bombenſchiff wurde demnach abgeſchätzt, mit dem Namen Intrepid belegt und als ein Privatſchiff in Dienſt genommen. Ungefähr um dieſelbe Zeit erbat ſich der Lieutenant Commodore Stewart von der Siren, welcher nun der zweite im Commando auf dem Mittelländiſchen Meere war, und der gerade von unterhalb ankam, den Philadelphia mit ſeiner eigenen Brigg herauszuhauen; aber Commodore Preble hatte ſchon dem Mr. Decatur ſein Wort gegeben, welcher ebenfalls anfänglich vorgeſchlagen hatte, das Schiff mit der Enterpriſe herauszuholen. Der mehrerfahrene Preble verwarf aber die Vorſchläge der beiden kampfluſtigen jungen Leute, und befolgte ſeinen eigenen Plan.

Obgleich Commodore Preble den Vorſchlag des Mr Decatur nicht angenommen hatte, ſo übertrug er dennoch die Ausführung ſeines Planes dem Commandeur und der Mannſchaft der Enterpriſe. Da es jedoch nothwendig

war, einige der Offiziere und Mannſchaft derſelben in ihr zurück zu laſſen, ſo erwählte man einige andere Herren von dem Flaggenſchiff, um ſich der Expedition anzuſchließen, und Befehle zu dieſem Zweck wurden alſobald erlaſſen. Dieſe Orders waren vom 3. Februar 1804 datirt, und wieſen die verſchiedenen und benamten Herren an, ſich bei dem Lieutenant Commodore Decatur zu melden. Da die Mannſchaft des Schooners die ganze Bemannung des Bombenſchiffes ausmachen ſollte, ſo wurde es nicht nöthig befunden, dieſen Ausgewählten noch mehr Leute zuzufügen. Kurz, das Geſchäft wurde gänzlich allein der Enterpriſe, ſo weit als ihre Mannſchaft die erforderlichen Offiziere liefern konnte, überlaſſen. Am Nachmittag des 3. der eben an ſie erlaſſenen Ordres gemäß, gingen die Meſſrs. Iſard, Morris, Laws, Davis und Rowe, ſämmtlich Cadetten der Conſtitution, an Bord des Schooners und meldeten ſich zum Dienſt bei deſſen Commandeur. Nun wurden alle Leute der Enterpriſe zuſammengerufen. Lieutenant Commodore Decatur eröffnete ihnen die Beſtimmung des Bombenſchiffes und verlangte Freiwillige. Jeder Mann und Junge des Schooners trat hervor und erklärte ſich bereit und willig. Zweiundſechzig der beſten Leute wurden nun ausgewählt und der Reſt, nebſt einigen Offizieren, zur Bedienung des Schiffes zurückgelaſſen. Da der Befehl zur Zerſtörung der Fregatte, aber nicht zur Befreiung derſelben peremtoriſch war, ſo wurden die zu dieſem Vorhaben bereiteten Brennſtoffe unverzüglich

an Bord des Entrepid gebracht; die Mannſchaft folgte und noch an demſelben Abend ſegelte das Bombenſchiff, unter dem Geleite der Siren von 16 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Stewart, welcher eigentlich der älteſte Offizier der Expedition war, obgleich, wegen der beſonderen Art dieſes Dienſtes, dem Mr. Decatur die Leitung des mehr activen Theils deſſelben, nach ſeiner eigenen Discretion übergeben worden war.

Die Partie in dem Bombenſchiff beſtand aus dem Lieutenant Commodore Decatur, den Lieutenants Lawrence, Bainbridge und Thorn; dem Mr. Thomas M'Donough, Seecadet, und dem Dr. Heerman, Chirurg; ſämmtlich von der Enterpriſe: — den Meſſrs. Izard, Morris, Laws, Davis und Rowe, Cadetten von der Conſtitution, und Salvador Catalano, als Lootſen, nebſt 62 niederen Offizieren und Gemeinen, zuſammen 74 Mann.

Es iſt kaum nothwendig zu ſagen, daß die Bequemlichkeit in einem Fahrzeug von vierzig oder fünzig Tonnen Laſt, wo ſo viele Perſonen zuſammengepfropft waren, nicht ſehr groß ſein konnte, und um die Sache noch ſchlimmer zu machen, ſo wurde bald ausgefunden, daß das an Bord genommene Pökelfleiſch verdorben, und außer Brod und Waſſer nur ſehr wenig andere Lebensmittel vorräthig waren. Das Wetter war jedoch angenehm, der Wind günſtig und ſo kam man am Nachmittage des 9. in Angeſicht von Tripolis. Um Verdacht zu

verhindern, ſegelte der Intrepid und die Siren voraus, und kurz nach eingetretener Dunkelheit war jener mit leichtem Südweſtwinde ſchon der Küſte ganz nahe gekommen und ankerte ungefähr eine Meile windwärts von der Stadt. Bald nachher legte die Siren, verſteckt, etwas weiter ſeewärts ſich in der Nähe bei. Die Nacht trat nun ein, dunkel und drohend, und in einiger Hinſicht für das Vorhaben ſo günſtig, daß Mr. Decatur ſehr ungeneigt war, ſie ohne einen Verſuch gewagt zu haben, verſtreichen zu laſſen. Plötzlich veränderte ſich das Wetter, wie es an dieſer Küſte ſo gewöhnlich iſt, und auf kurze Zeit war es zweifelhaft, wie man ſich zu verhalten habe. Der Lootſe erklärte jedoch, daß es ſehr gefährlich ſei, ſich zu dieſer Zeit zwiſchen die Felſen zu wagen, indem er glaube, daß ſich die Wellen quer über den Eingang brächen, den man paſſiren wollte. Unter dieſen Umſtänden ſchickte Mr. Decatur, der während dieſer ganzen Affaire ebenſoviel Feſtigkeit und Klugheit als kühne Tapferkeit bewieß, den Mr. Morris und den Lootſen in einem Boote mit umwickelten Rudern zum recognosciren aus. Dieſer junge Offizier ruderte nahe an die weſtliche Paſſage und überzeugte ſich, daß die See ſo hoch ging, daß ſich die Wellen in der That quer über den Eingang brachen, und demnach rapportirte er bei ſeiner Zurückkunft, daß es gefährlich ſei durchzugehen, aber gänzlich unmöglich, wieder herauszukommen.

Dieſer Rapport wäre auch ganz unnöthig geweſen,

denn der Wind war während dieſer Zeit ſo ſtark geworden und die See ging ſo hoch, daß ſogar das Boot beim Hinaufziehen leck wurde, und als man den Anker lichten wollte, denn es war nöthig, ſobald wie möglich vom Lande wegzukommen, ſo wurde er zerbrochen gefunden. Die Siren hatte ein wenig auswärts von dem Bombenſchiff geankert und hatte die Boote ausgeſetzt und bemannt, aber ſie war ebenfalls wegen der zunehmenden Heftigkeit des Windes gezwungen, ſich zu entfernen. Mehrere Stunden lang war man beſchäftigt die Anker einzuholen, da die Brigg der Länge nach ſchwankte, und viele ihrer Mannſchaft, nebſt dem Lieutenant Commodore Stewart, wurden verwundet, indem der Kabeſtan die Hebel herumſchleuderte. Am Ende wurde das Wetter ſo ſchlimm und die Gefahr, bei Tage geſehen zu werden, nahm ſo zu, daß der Anker mitſammt dem Kabel zurückgelaſſen werden mußte, indem das letztere außerhalb der Kabelhole abgehauen wurde.

So plötzlich und ſo heftig war der Sturm, daß ſich die beiden Fahrzeuge nicht zurufen konnten, und die Siren hatte kein anderes Merkmal von dem Abgang des Bombenſchiffes, als durch den Anblick ſeiner Lichter, als es in die See ſtach. Glücklicherweiſe wehte der Wind gerade nach Weſten, ſo daß beide Schiffe weit genug wegkamen, ehe ſie von Tripolis aus geſehen werden konnten. Hier legten ſie bei, mit dem Vordertheil vom Lande ab und waren ſicher, weit genug entfernt zu ſein, um nicht bei

Tagesanbruch geſehen zu werden. Der Wind drehte ſich nun nordwärts und der Sturm dauerte ſechs Tage, während welcher Zeit man ſehr befürchtete, daß das Bombenſchiff leck oder wenigſtens an die Küſte geworfen werden würde, da der Wechſel des Windes die Schiffe der Küſte zu trieb. Ehe noch der Sturm nachließ wurden ſie in den Gulf von Sydra geſchleudert, wo ſie aber glücklich in die Bay einliefen.

Am 15. mäßigte ſich das Wetter und die Brigg mit dem Bombenſchiff, welche troz dem Sturme zuſammen geblieben waren, verſuchten nun dem Lande näher zu kommen, und im Laufe der Nacht erreichten ſie ihren Zweck ſo weit, daß ſie recognosciren und ihre Stellung ausfinden konnten. Da ſie zu weit öſtlich gekommen waren, um für dieſe Nacht etwas zu unternehmen, ſo entfernten ſie ſich wieder, um nicht entdeckt zu werden. Am Mittag des nächſten Tages waren ſie nach ihrer Berechnung gerade der Stadt gegenüber, und da das Wetter in jeder Hinſicht günſtig war, ſo hielten ſich beide Fahrzeuge entfernt, das Bombenſchiff ziemlich weit voraus, damit der Feind es nicht allenfalls für den Geſellſchafter der Siren betrachte, obgleich die leztere ſo entſtellt war, daß ihre Erkennung faſt unmöglich ſchien. Der Wind war gut, doch leicht und da überhaupt Alles einen günſtigen Anſchein hatte, ſo machte nun Mr. Decatur ernſtlich Vorbereitungen zum Angriff. Lieutenant Commodore Stewart, welcher befürchtete geſehen worden zu ſein,

und daß der Feind ſeine Mannſchaft an Bord der Fregatte verſtärkt haben möchte, ſchickte nun ein Boot mit acht Mann von der Siren nach dem Bombenſchiff, unter dem Befehl eines ſeiner Cadetten, Mr. Anderſon, wodurch die Zahl der Angreifenden auf 82 Mann, genau gezählt, ſich vermehrte.

Die Befehle des Lieutenant Com. Decatur waren klar und einfach. Das Mittelverdeck ſollte zuerſt genommen werden, dann das Kanonenverdeck, und hierauf ſollte dann das Schiff in Brand geſteckt werden, wozu die folgende Eintheilung der Mannſchaft gemacht wurde. Mr. Decatur mit den Meſſrs. Izard und Rowe und fünfzehn Mann ſollten vom Oberverdeck Beſitz nehmen; Mr. Lawrence mit den Meſſrs. Laws und M'Donough und zehn Mann ſollten ſich nach dem Schlafraum und den vordern Vorrathskammern verfügen; Mr. Bainbridge mit Mr. Davis und zehn Mann ſollten in das Offiziers-zimmer und die Vordercajüte gehen; Mr. Morris mit acht Mann nach dem Verbinderaum und den hintern Vorrathskammern; Mr. Thorn mit dem Stückmeiſter, dem Chirurgen und dreizehn Mann ſollte das Bombenſchiff in Verwahrung nehmen; Mr. Izard erhielt das Commando der Lanſch, wenn ein ſolches Boot nöthig werden ſollte, und Mr. Anderſon mit dem Kutter, der Siren, ſollte alle Boote längs des Schiffes feſtnehmen und die Leute vom Schwimmen nach dem Lande abhal-

ten, mit der Weiſung jedoch, ſogleich nach Verrichtung des erſtern Geſchäftes ebenfalls zu entern.

Feuergewehr ſollte nur im höchſten Nothfall gebraucht werden, und die erſte Arbeit eines Jeden ſollte ſein, das Ober- und Kanonenverdeck zu räumen. Dieſe Anordnungen waren deutlich und umſichtig. Das Loſungswort war „Philadelphia.“

Als das Bombenſchiff ſich dem Lande näherte, wurde das Schiff ſichtbar. Es lag nicht ganz eine Meile vom Eingang innerhalb, nach dem Winde zu und der Stadt gegenüber. Der Vordermaſt, welcher, als er auf der Felſenbank lag, abgehauen worden war, war noch nicht wieder erſetzt, ſeine Haupt- und Beſan-Top-Maſten waren eingenommen und die untern Raaen lagen an der Kanonenſeite. Das untere ſtehende Tauwerk war jedoch an deſſen Stelle, und die Kanonen, wie es ſich ſpäter zeigte, waren ſämmtlich geladen. Nahe bei, nach innen, lagen zwei Corſaren mit einigen Kanonenböten und einer Galeere.

Es war ein für die Jahreszeit milder Abend, und die See, und auch die Bay, war ſo glatt wie im Sommer, kurz, die Stelle war jetzt ſo verändert wie möglich, ſeit den wenigen Tagen, wo die beiden Fahrzeuge durch den Sturm an dem Unternehmen verhindert wurden. Mr. Decatur, welcher vermuthete, daß es vielleicht zu früh ſein könnte, befahl nun, als man ungefähr noch fünf Meilen von den Felſen entfernt war, Eimer und

andere Dinge zum Schleppen in Tau zu nehmen, um die Schnelle des Bombenſchiffes zu verringern, ohne doch die Segel einzuziehen, welches vom Hafen aus bemerkt werden und Verdacht erregen mußte. Unterdeſſen legte ſich der Wind allmählig, bis er ſo ſchwach wurde, daß das Bombenſchiff, nachdem die Schleppen abgenommen waren, nur zwei Knoten machte.

Gegen 10 Uhr hatte der Intrepid die öſtliche Einfahrt der Bay erreicht, oder vielmehr die Paſſage zwiſchen den Felſen und den Untiefen. Der Wind kam beinahe von Oſten, und gerade als man nach der Fregatte zu ſteuerte, hatte man ihn ſehr günſtig. Es war Mondhelle, und als die kühnen Abenteurer langſam in den feindlichen Hafen einliefen, ſo war ringsum Alles ſtill und anſcheinend unverdächtig. Beinahe eine Stunde lang ſchlichen ſie ſich vorwärts, den Wind immer mehr nachlaſſend, bis ihre Bewegung kaum bemerkbar wurde.

Die meiſten der Offiziere und Mannſchaft des Bombenſchiffes mußten ſich auf dem Verdecke niederlegen, wo ſie hinter den niedern Bruſtwehren oder Wetterdächern und hinter den verſchiedenen Gegenſtänden, die zu einem Fahrzeuge gehören, verſteckt waren. Da es auf dieſem Meere gebräuchlich iſt, auch in dem kleinſten Fahrzeuge eine Anzahl Leute zu führen, ſo konnten zehn oder zwölf Mann keinen Verdacht erregen, und dieſe Zahl war ſichtbar. Der Commandeur ſelbſt ſtand in der Nähe des

Lootſen, Mr. Cartalano *), welcher als Dolmetſcher dienen ſollte.

Dem Quartiermeiſter am Steuer war befohlen, direct nach dem Bug der Fregatte zu halten, in der Abſicht, dort anzulegen, weil hier die Angreifer dem Feuer am wenigſten ausgeſetzt waren.

Der Intrepid war noch in ziemlicher Entfernung von dem Philadelphia, als der letztere anrief. Der Lootſe antwortete, daß das Bombenſchiff nach Malta gehöre und auf einer Handelsreiſe begriffen ſei, daß es beinahe Schiffbruch gelitten und im letzten Sturme die Anker verloren habe, und daß der Capitain wünſche, während der Nacht bei der Fregatte beizulegen. Die Unterhaltung dauerte einige Zeit, indem Mr. Decatur dem Lootſen auftrug, den Leuten der Fregatte zu ihrer Beluſtigung zu erzählen, aus was die Ladung beſtände. So kam der Intrepid allmählig näher, bis es ausgemacht war, daß er in einer oder zwei Minuten an der Philadelphia, gerade an der ausgewählten Stelle, anſtoßen mußte. Doch der Wind drehte ſich pötzlich und warf das Bombenſchiff zurück. Sobald es der ſüdliche Windſtoß traf, drehte es ſich abwärts und die Fregatte folgte ebenfalls dem Luftzuge. Die Wirkung dieſes unerwarteten Wechſels war, daß das Bombenſchiff gerade unter die volle Lage der Fregatte, in der Entfernung von ungefähr vierzig Ruthen gebracht

*) Jetzt Steuermeiſter in der Marine.

wurde, wo es völlig ſtille lag, oder, wenn es ſich ja bewegte, langſam zurücktrieb, beinahe allen Backbord-Kanonen des Philadelphia ausgeſetzt.

Es ſcheint, daß bis jetzt noch nicht der geringſte Argwohn an Bord der Fregatte erregt worden war, obgleich mehrere ihrer Leute über den Rand hinüberſahen und der Mond ſchien. So gänzlich waren die Türken getäuſcht, daß ſie ein Boot mit einer Befeſtigungsleine abſchickten. Unterdeſſen hatten die Leute des Bombenſchiffes ein Boot beſtiegen und hatten eine Leine an des Feindes Vorderketten gebunden. Auf der Rückkehr begegneten ſie dem Boote der Fregatte, nahmen ihm die Befeſtigungsleine ab, welche von dem Hintertheile des Schiffes lief, und zogen ſie auf ihr eigenes Fahrzeug. Dieſe beiden Leinen wurden in die Hände der Leute, welche auf dem Verdeck des Bombenſchiffes verſteckt lagen, gegeben, und dieſe zogen es, ohne aufzuſtehen, vorſichtig der Seite des Philadelphia näher. Als man nun dem Schiff nahe genug war, ſo entdeckten die Türken die Anker und befahlen dem Bombenſchiffe mit Strenge, entfernt zu bleiben, weil es ſie hintergangen habe, und machten zu gleicher Zeit Anſtalt, die Befeſtigungsleinen abzuſchneiden. Dies Alles war das Werk eines Augenblicks, als auf einmal der Ruf „Amerikanos" im Schiffe gehört wurde. Die Leute des Intrepid hatten mit einem ſtarken Zuge das Fahrzeug zur Seite der Fregatte gebracht, wo es geſchwind, wie ein Gedanke, befeſtigt wurde. Bis zu die-

ſem Augenblick hatte noch kein Laut das Daſein der verſteckten Leute verrathen; denn der Befehl lautete beſtimmt, ſich ſo lange ruhig zu halten, bis ſie zum Aufſtehen commandirt würden, und keine Voreiligkeit hatte, ſelbſt in dieſem lockenden Augenblick, den Plan geſtört.

Lieutenant Com. Decatur ſtand zum Sprunge bereit mit den Meſſrs. Laws und Morris ganz in ſeiner Nähe. Sobald man nahe genug war, ſprang er nach den Ketten-Platten der Fregatte, und während er ſich an das Schiff ſelbſt anklammerte, gab er den Befehl zum Entern. Die beiden Cadetten waren an ſeiner Seite und ſämmtliche Offiziere und Mannſchaft des Intrepid erhoben ſich und folgten. Die drei genannten Herren ſtanden zuſammen in den Ketten, Lieutenant Com. Decatur und Mr. Morris ſprangen nach der Querſtange über ihnen, während Mr. Laws ſich eine Stückpforte ausgeſehen hatte. Dem Letzteren würde die Ehre, als dem Erſten bei dieſem Angriff, zu Theil geworden ſein, wenn nicht ſeine Piſtolen, welche er in einem Entergürtel trug, ſich zwiſchen den Kanonen und der Seile der Stückpforte eingeklemmt hätten. Mr. Decatur's Fuß glitt im Springen aus und Mr. Charles Morris ſtand zuerſt auf dem Quarterdeck des Philadelphia. In einem Augenblick waren Lieutenant Com. Decatur und Mr. Laws ihm zur Seite, während die Köpfe und Leiber der Anſtürmenden über dem Rande, durch die Stückpforten und in allen Richtungen ſichtbar wurden.

Der Ueberfall ſcheint eben ſo unvollkommen geweſen zu ſein, als der Angriff ſchnell und heftig war. Die meiſten der Türken auf dem Verdeck drängten ſich nach vorwärts und alle liefen nach der Steuerbordſeite, als ihre Feinde an der Leebordſeite andrangen. Einige wenige befanden ſich am Hintertheile, aber ſobald ſie angegriffen wurden, ſprangen ſie in die See. In der That verrieth das fortwährende Plätſchern im Waſſer, daß die Feinde der Angreifer durch die Flucht immer mehr an Zahl abnahmen. In einer oder zwei Minuten war das Oberverdeck geräumt, aber unten im Schiffe war der Widerſtand heftiger. Doch der Angriff war ſo vorzüglich angeordnet und der Ueberfall ſo vollkommen geweſen, daß dieſer Widerſtand nur eine kurze Zeit dauerte. In weniger als zehn Minuten ſtand Mr. Decatur wieder auf dem Quarterdeck, im ungeſtörten Beſitz ſeiner Priſe.

Es wird wohl Niemand bezweifeln, daß dieſer tapfere Offizier nun ein großes Bedauern empfand, es nicht in ſeiner Gewalt zu haben, das ſo brav erfochtene Schiff mitnehmen zu können. Nicht nur waren die Befehle deßhalb peremtoriſch, ſondern die Fregatte ſelbſt hatte auch nicht ein einziges Segel, keine Raa gekreuzt, und keinen Vordermaſt. Es war demnach beinahe unmöglich, ſie zu entfernen, und ſo ward der Befehl gegeben, die Brennſtoffe von dem Bombenſchiff herbeizuſchaffen.

Auch dieſer Dienſt, die Fregatte in Brand zu ſetzen, ſcheint mit derſelben Genauigkeit und Ordnung ausge-

führt worden zu ſein, als jeder andere Theil der Expedition. Die Offiziere vertheilten ſich, nach den früher erhaltenen Inſtruktionen und die Leute erſchienen bald mit den nöthigen Stoffen. Jeder Theil handelte für ſich ſelbſt, ſobald er bereit war, aber Alle waren in ihren Bewegungen ſo ſchnell, daß die Leute mit den Brennſtoffen kaum Zeit hatten, ſo niedrig als bis zum Verbinderaum und den hinteren Vorrathskammern zu kommen, ehe das Feuer über ihren Köpfen angezündet wurde. Als der mit dem letzteren Dienſt beauftragte Offizier damit fertig war, fand er die hinteren Fallthüren, von dem Feuer in dem Offiziers-Zimmer und der Hinter-Cajüte, ſchon mit Rauch angefüllt und mußte die Vorderleitern hinaufſteigen, um zu entkommen.

Die Amerikaner waren zwanzig bis fünfundzwanzig Minuten im Schiffe geweſen, und wurden buchſtäblich von den Flammen daraus vertrieben. Das Fahrzeug war in dieſem niedern Breitengrade ſo trocken geworden, daß es wie eine Tanne brannte, und die Brennſtoffe waren ebenſo vorſichtig zubereitet, als umſichtig angewendet worden. Die in die Vorrathskammern geſchickten Leute waren die letzten, welche wieder heraufkamen uwd als ſie auf dem Verdeck erſchienen, fanden ſie die meiſten ihrer Gefährten ſchon in dem Intrepid. Nachdem ſie ihnen gefolgt und Alles bereit war, erging der Befehl zum Abſtoßen. Nun aber, ungeachtet des gefährlichen Charakters des Unternehmens an ſich ſelbſt, hatten Mr. Decatur und

ſeine Partie noch die größte der Gefahren dieſer Nacht zu überſtehen. Die Feuersbrunſt war ſchon ſo heftig geworden, daß die Flammen aus den Stückpforten heraus leckten, und da man das Befeſtignngstau am Vordertheil los geſchnitten hatte, ſo drehte ſich das Bombenſchiff am Stern, indem ſein Hinterſegel an die Quartergallerie der Fregatte anſchlug und deſſen Querſtange ſich verwickelte. In dieſem kritiſchen Augenblick zeigte ſich nun das Feuer im Fenſter, und unter dieſen befand ſich die ganze Amunition der Partie unter einem Theertuche. Um die Gefahr noch zu vermehren, ſo hatte ſich die hintere Befeſtigungsleine eingezwängt. Doch man zerhieb den Strick mit Säbeln, weil man zum Suchen nach einem Beile keine Zeit verlieren durfte, und nach einem kräftigen Stoße war der Intrepid der drohendſten Gefahr entriſſen. Als er von der Fregatte frei war, hatten die Flammen das Tauwerk erreicht, an welchem ſie hinaufſchoſſen, gleich Raketen, während aus den Tauen der Theer, mit welchem ſie geſättigt waren, herausfloß. Lunten hätten nicht mit größerer Schnelligkeit zünden können.

Die Ruderboote wurden nun bemannt. Bis zu dieſem Augenblicke war alles mit dem größten Ernſt und ohne Lärm gethan worden, aber ſobald die Leute fühlten, daß ſie die Herrſchaft über das Bombenſchiff hatten und mit zwei oder drei gewaltigen Ruderſtreichen aus der Nähe der Fregatte gekommen waren, ſo hielten ſie mit Rudern ein, und wie aus Einer Kehle erſcholl ein dreifaches

Hurrah des Sieges. Dies ſchien die Türken aus ihrer Betäubung aufzuwecken, denn das Geſchrei war kaum zu Ende, als auch ſchon die Batterien, die beiden Corſaren und die Galeere ihr Feuer herüberſandten. Die Leute ergriffen nun auf's Neue die Ruder der Boote, von welchen der Intrepid acht auf jeder Seite hatte, und, von einem leichten Winde begünſtigt, fuhren ſie fröhlich den Hafen abwärts.

Das nun folgende Schauſpiel iſt als ſchön und erhaben zugleich beſchrieben worden. Die ganze Bay war durch die Feuersbrunſt erleuchtet, das Brüllen der Kanonen hörte nicht auf, und Tripolis war in Trauer. Der Anblick des Schiffes war im höchſten Grade prachtvoll, und der Effekt wurde durch das Losgehen der Kanonen, wenn ſie erhitzt wurden, noch erhöht. In der Stellung, welche es durch den Wechſel des Windes eingenommen hätte, erwiederte es ſogar in gewiſſer Hinſicht das Feuer des Feindes, indem eine ſeiner vollen Lagen in der Richtung der Stadt, und die andere gegen Fort Engliſch losgingen. Der ſonderbarſte Effekt dieſer Feuersbrunſt war am Bord des Schiffes, denn nachdem die Flammen am Tauwerk und den Maſten hinauf gelaufen waren, ſammelten ſie ſich am Gipfel und ſchlugen über, ſo daß das Ganze den Anſchein von glühenden Säulen mit feurigen Kapitalen hatte.

Unter gewöhnlichen Umſtänden würde man die Lage des Bombenſchiffs für noch gefährlich genug gehalten ha-

ben, aber nach der ſo eben vollbrachten kühnen That betrachteten deſſen Leute, trunken vom Glück, Alles was ſich nur ereignet, als ein Schauſpiel des Triumphs. Die Kugeln fielen fortwährend um ſie herum in's Waſſer, oder pfiffen über ihren Köpfen hinweg, aber der einzige Eindruck, den dieſes bewirkte, war, daß ihre Aufmerkſamkeit auf die ſchönen jets d'eau gerichtet wurde, welche die auf der Oberfläche hin ſpringenden Kugeln hervorbrachten. Eine einzige nur traf den Intrepid, obgleich er eine Zeitlang, kaum eine halbe Meile weit, von den ſchwerſten Kanonen beſchoſſen wurde, und dieſe eine flog durch das Top-Gallant-Segel.

Mit ſechzehn Booten und achtzig von Freude erfüllten Leuten konnte Mr. Decatur den kleinen Intrepid mit einer Schnelligkeit vorwärts bringen, welche das Ziehen unnöthig machte. Nahe an des Hafens Mündung traf er auf die Boote von der Siren, welche zur Deckung des Rückzuges ausgeſchickt, deren Dienſte aber kaum nöthig waren. Sobald das Bombenſchiff aus aller Gefahr war, beſtieg er eins derſelben und ruderte an Bord der Brigg, um an Lieutenant Commodore Stewart den Ausgang ſeines Unternehmens zu berichten.

Die Siren war einige Zeit nach dem Intrepid, der Verabredung gemäß, vor die Mündung gelaufen, wo ſie ungefähr drei Meilen von den Felſen geankert hatte. Hier ſetzte ſie die Lanſch und einen Kutter aus, bemannte und bewaffnete dieſelben und ſchickte ſie hinein, unter

Mr. Caldwell, dem erſten Lieutenant. Bald darauf lichtete ſie, und da ſich der Wind außerhalb gänzlich gelegt hatte, ſo ging ſie in acht Faden Waſſer und ankerte wiederum, um den Rückzug zu decken, wenn der Feind mit ſeinen Kanonenbooten es wagen ſollte, den Intreprid zu entern. Man kann ſich leicht denken, daß dies ein ängſtlicher Augenblick war, und als der Mond aufging, waren auch alle Augen auf die Fregatte gerichtet. Nach einer Stunde der geſpannteſten Erwartung flog von dem Philadelphia eine Rakete auf. Dieß war das Zeichen von deſſen Beſitznahme, und Mr. Stewart ging ſogleich hinunter, um eine andere als Antwort aufſteigen zu laſſen. Er war nur einen Augenblick abweſend und doch ſah man das Feuer, als er auf das Verdeck zurückkam, durch die Stückpforten der Fregatte durchſchimmern, und in wenigen Minuten mehr liefen ſchon die Flammen am Tauwerk hinauf, als wenn eine Zündröhre abgebrannt worden wäre. Dann folgte die Kanonade und das Schlagen der Ruder bei der Herannahung des Bombenſchiffes. Kurz darauf ſah man ein Boot zur Seite kommen, und ein Mann in einer Matroſenjacke ſprang über den Gang der Brigg. Es war Mr. Decatur, um ſeinen Sieg zu verkünden.

Das Bombenſchiff und die Brigg lagen ungefähr eine Stunde lang nahe bei einander, als ſich ein ſtarker und günſtiger Wind erhob, worauf beide nach Syracus abſegelten, deſſen Hafen ſie am 19. erreichten. Hier wurde die Partie mit Freudenſchüſſen und Glückwünſchen, ſowohl

von den Sicilianern empfangen, welche ebenfalls mit Tripolis im Krieg waren, als auch von ihren eigenen Landsleuten.

Der gute Erfolg dieſes tapfern Unternehmens war der Anfang zu dem Namen, welchen Mr. Decatur ſpäter in der Marine erlangte. Das Land belobte die Heldenthat allgemein, und der commandirende Offizier ward von der Stelle eines Lieutenants zu der eines Capitains erhoben. Die meiſten der Cadetten wurden ebenfalls befördert. Auch erhielt Lieutenant Commodore Decatur einen Prachtdegen. *)

Der Philadelphia war eine Fregatte von der Claſſe, welche die Engländer, vor dem Kriege von 1812, Achtunddreißiger nannten. Ihre Bewaffnung beſtand aus 28 Achtzehnern auf dem Kanonen-Verdeck, und aus 16 Caronaden und Jagdkanonen, oberhalb; oder im Ganzen aus 44 Kanonen. Eine genaue Schätzung der Anzahl ihrer Mannſchaft, zur Zeit als ſie genommen wurde, iſt wohl nie veranſtaltet worden. Zwanzig wurden als Todte angegeben, und Ein Boot, mit Türken beladen, ſoll ent-

*) Die Schicklichkeit der Erhebung des Mr. Decatur zum Capitain wurde trotz ſeines Verdienſtes ſehr bezweifelt. Als die Neuigkeit nach Amerika kam, war ſein Name gerade vor dem Senat zur Ernennung als jüngſter Steuermeiſter und Commandeur eines Schiffes von 8 Kanonen; aber nach dem Empfang der Nachricht von ſeinem glücklichen Unternehmen wurde das Geſuch zurück genommen und zu einer Capitains-Ernennung wieder eingereicht.

kommen ſein, und ebenfalls viele ſchwammen an das Ufer oder nach den nächſten Kreuzern. Ohne Zweifel verſteckten ſich einige im Schiffe, und kamen meiſtentheils um, da die Parthie, welche die hinteren Vorrathskammern in Brand ſetzte, nur mit Mühe den Flammen entkam. Nur ein einziger Gefangener wurde gemacht, ein verwundeter Türke, der ſich in das Bombenſchiff flüchtete. Auf der Seite der Amerikaner war blos Ein Mann beſchädigt worden.

In welchem Lichte wir dieſe That auch betrachten, ſo zwingt ſie uns Bewunderung und Lob ab; denn die Kühnheit des Entſchluſſes zu dieſer Unternehmung wurde ſelbſt noch durch die herrliche Ausführung der einzelnen Theile derſelben übertroffen. Nichts ſcheint in militäriſcher Hinſicht gemangelt zu haben, Nichts wurde geſtört, Nichts vereitelt. Die Stunde war gut gewählt, und ohne Zweifel war dies die Haupturſache, warum die Corſaren, die Kanonenböte und die Batterien erſtlich ſo zögerten, ehe ſie ihr Feuer begannen, und dann im Zielen ſo unſicher waren, als ſie es auf die Amerikaner eröffnet hatten. Wenn wir die Kühnheit des Unternehmens genau erwägen wollen, ſo dürfen wir uns nur vorſtellen, was die Folge geweſen ſein würde, wenn der Angriff auf die Fregatte zurück geſchlagen worden wäre. Gerade unter den Kanonen, mit einem, von leichten Kreuzern, Kanonenbooten und Galeeren gefüllten Hafen, und umgeben von Forts und Batterien, mußte der unvermeidliche Un-

tergang Aller in dem Intrepid die Folge ſein. Dies waren Gefahren, welchen nur allein durch kühne Feſtigkeit und vollkommene Geiſtesgegenwart, von der beſten Disciplin unterſtützt, entgangen werden konnte. Auch iſt dieſes Unternehmen immer als eine ihrer glänzendſten Leiſtungen von der Marine betrachtet worden, und jetzt wird es als eine hohe Ehre angeſehen, Einer von des Intrepid's Mannſchaft geweſen zu ſein. Die Wirkung davon auf das damals auswärtige Geſchwader kann kaum geſchätzt werden, da deſſen Seeleute nun anfingen, ſich für unüberwindlich, wenn nicht für unverwundbar zu halten und zu jedem Dienſt bereit waren, wozu man ſie auch immer hätte beſtimmen wollen.

Eilftes Kapitel.

Wichtigkeit der Aufſtellung einer anſehnlichen Force gegen die Staaten der Barbarei. — Die nach dem Mittelländiſchen Meere geſchickten Schiffe. — Beförderung des Mr. Decatur. — Wegnahme des Transfer. — Thätigkeit des Commodore Preble. — Vergeblicher Verſuch. — Force vor Tripolis. — Bombardement der Stadt. — Gefecht zwiſchen Mr. Decatur und dem Capitain eines Tripolitaniſchen Fahrzeuges. — Tod des Mr. James Decatur. — Gefecht zwiſchen Mr. Trippe und einem Tripolitaner. — Ende der Attake. — Deſſen Wirkung auf den Feind. — Offiziere, welche ſich auszeichneten.

So begann das Jahr 1804. Die große Entfernung, welche zwiſchen dem Schauplatz des Krieges und dem Vaterlande lag, ſo wie auch die Seltenheit der directen Com-

munication, verhinderte eine frühzeitige Benachrichtignng an die Regierung in der Heimath über die auf dem Mittelländiſchen Meere ſich zugetragenen Ereigniſſe. Hiervon war eine Folge, daß zu derſelben Zeit, wo Commodore Preble anfing, die ihn ſo auszeichnende Energie zu zeigen, das Departement Anſtalten machte, ihm das Commando abzunehmen, nicht aus Mißfallen, ſondern wie man damals glaubte, aus Nothwendigkeit. Die Marine beſaß nur 3 Capitaine, die jünger waren wie Preble, und einer von ihnen war ein Gefangener in Tripolis. Der Verluſt des Philadelphia hatte die Abſendung einer anderen Fregatte nothwendig gemacht, und die Verwaltung hatte begonnen, eine ſo ernſthafte Anſicht von den Beziehungen des Landes mit den ſämmtlichen Mächten der Barbarei zu nehmen, daß es die Wichtigkeit der Aufſtellung einer ſolchen Force einſah, um alle weiteren Angriffe auf einen Handel nieder zu ſchlagen, welcher, in Folge des über ganz Europa verbreiteten allgemeinen Krieges, nun anfing, die Meere der Alten Welt mit amerikaniſchen Segeln zu bedecken. Beſonders mißtraute man dem Kaiſer von Marocco, der ein Verwandter des Paſcha von Tripolis ſein ſollte; denn manche kleine Vorfälle bewieſen, welches Intereſſe der Erſtere an den Affairen des Letzteren nahm.

Sobald der Präſident von dem Verluſt des Philadelphia unterrichtet war, wurden Befehle zur Ausrüſtung einer Ergänzungsforce erlaſſen. So wenig indeſſen hatte

die wirkliche Regierung des Landes ſich um dieſen ſo wichtigen Zweig der Vertheidigung bekümmert, daß es nun viel leichter war, die Ausrüſtung einer einzelnen Fregatte zu befehlen, als eine ſolche zu gehöriger Zeit auf die See zu bringen. Im Jahre **1804** war der merkantile Tonnengehalt der Vereinigten Staaten wirklich beinahe **1,000,000** Tonnen, und dennoch beſaß das Land nicht einen einzigen Schiffswerft, weder öffentlich noch privat, zwiſchen Maine und Georgia. Das unſinnige Geſchrei gegen alle Anlagen dieſer Art, welches mit der Exiſtenz der neuen Adminiſtration begonnen hatte, ward immer noch fortgeſetzt, und wie es zu oft bei dem verworrenen und ungeregelten Kampfe der Parteien geſehen wird, ſo waren es auch hier gerade die, welche ſich als die wärmſten Fürſprecher einer activen und wachſenden Marine ausgaben, deren Geſchrei gegen die einzigen Maßregeln, ohne welche eine Marine nie wirkſam oder ſelbſt nur nützlich ſein kann, am lauteſten war. Bei dieſem Zuſtande der öffentlichen Meinung wurde die directe Methode zur Anſchaffung jener unentbehrlichen Erforderniſſe einer Marine, nämlich die Anlegung von Schiffswerften, nicht verſucht, ſondern man hatte durch eine Conſtruction des Geſetzes zur Erbauung der 6 Vierundſiebenziger ein unzulängliches Mittel an deren Stelle erhalten, indem man dazu Bauhöfe als nöthig erkannte. Auf dieſe Art wurde die erforderliche Anzahl von Marinehöfen, wie man ſie nannte, angekauft, denn ſie hatten keine Docken, und ſo wurden

die beſcheidenen Verſuche zu dieſen unentbehrlichen Anſtalten zu Gosport, Washington, Philadelphia, Brooklyn, Charlestown und Portsmouth, N. H., begonnen. In Bezug auf die großen Intereſſen, die in einem Lande, welches ſich im Praktiſchen ſo auszeichnet und wo nur Wenige Zeit genug zur Bearbeitung von Theorien haben, mit einer Marine verbunden ſind, wurde, wie bei allen anderen Dingen, die Meinung von den Factas abgeleitet, und die tapferen Männer, welche ſich langſam Gunſt erkämpften, verrichteten blos einen Dienſt, der aber doch, wie es ſcheint, mit den Fortſchritten eines freien Volkes in der Civiliſation unzertrennlich verbunden iſt.

Die Schiffe, welche man jetzt beſchloſſen hatte auf das Mittelländiſche Meer zu ſenden, waren: der Preſident von 44; der Congreß von 38; die Conſtellation von 38, und der Eſſex von 32 Kanonen. Sie wurden noch früh in der Jahreszeit in Bau gegeben, und ſobald man die Wahl getroffen hatte, wurde Commodore Preble ſowohl hiervon, als auch von der Nothwendigkeit benachrichtigt, daß man zwei, dem Range nach ältere Offiziere ausſenden müſſe. Zur ſelben Zeit ungefähr wurde Mr. Decatur, wegen der Zerſtörung des Philadelphia, zum Capitain erhoben, und der Dienſt erhielt ebenfalls einen wichtigen Anſtoß durch die Wiederauffriſchung des Ranges der Steuermeiſter und Commandeurs, welche, wie man ſich erinnern wird, durch das Einſchränkungsgeſetz von 1801 gänzlich aufgehoben worden waren. Zu der

Zeit, als der Philadelphia wieder genommen und verbrannt wurde, agirten auf dem Mittelländiſchen Meere ſechs Lieutenants als Lieutenant-Commanders, nämlich die Meſſrs. Stewart, Hull, Smith, Sommers, Decatur und Dent, und vier unter ihnen waren älter im Range als der ſo eben Avancirte. Da Lieutenant Commodore Stewart der zweite im Commando auf dem Mittelländiſchen Meere, wie auch der älteſte Lieutenant im Dienſte war, und da er die Expedition wirklich begleitet und mit ſeinem Rathe unterſtützt hatte, auch bereit war im Nothfalle thätig mitzuwirken, ſo glaubte man, daß wohl etwas mehr für die Herren hätte gethan werden ſollen, über deren Köpfen Mr. Decatur erhoben wurde. Dieſer war, als er zum Capitain ernannt wurde, der achte Offizier dieſes Grades in der Marine, und es wäre vielmehr in Uebereinſtimmung mit den Gebräuchen alter und gut eingerichteter Marinen geweſen, wenn man alle deſſen Seniors ebenfalls befördert hätte, da dieſelben ſich dazu qualificirten und verſchiedene davon ſich ſelbſt ſchon als Commandeurs ausgezeichnet hatten. Doch es war noch zu früh, dieſe ſyſtematiſche Gerechtigkeit in einem noch ſo jungen Dienſte zu erwarten, welcher noch immer als im Kampf um ſeine Exiſtenz anzuſehen war, und ſo wurde die Klaſſe der Steuermeiſter und Commandeurs einfach wieder eingeſetzt, indem die Meſſrs. Charles Stewart, Iſaac Hull, Andrew Sterrett, John Shaw, Iſaac Chauncey, John Smith, Richard Sommers und George

Cox, zuerſt zu dieſem Rang, nach deſſen Erneuerung im Dienſte, erhoben wurden. Dieſe Beförderungen, welche mit der Errichtung eines neuen Ranges zuſammenhingen, waren vom 12. Mai 1804 datirt, obgleich ſämmtliche dabei betheiligte Herren, welche abweſend waren, bis beinahe ans Ende der Jahreszeit ihren alten Dienſt verſahen.

Die Siren und der Intrepid kehrten am 19. Februar dieſes Jahres, nach dem glücklichen Unternehmen gegen den Philadelphia nach Syracus zurück. Am 2. März ging Commodore Preble nach Malta, nachdem er ſeine Force ſo vertheilt hatte, daß einige der kleinen Fahrzeuge vor Tripolis zur Blockade blieben, und nach ſeiner Rückkehr ſegelte er am 21. nach der Station vor des Feindes Hafen. Die Siren von 16 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Stewart, und der Nautilus von 12 Kanonen, unter Lieutenant Commodore Sommers, waren zu dieſer Zeit die blockirenden Fahrzeuge, und eines Morgens in der Frühe, während ſie von Oſten herkamen, um verlorenen Grund wieder zu gewinnen, entdeckten ſie ein Schiff, dem Anſchein nach eine Kriegsbrigg, welche an der Einfahrt ihnen zugewendet lag. Sobald der Fremde die Amerikaner erblickte, verſuchte er in den Hafen zurückzugehen, aus welchem er ſoeben gekommen war; aber der Nautilus wurde ſogleich abgeſchickt, um die Kanonenboote zu beſchäftigen, wenn ſie allenfalls herauskommen ſollten, und die Siren ſchnitt ihn vom

Hafen ab und war bald an ſeiner Seite. Dieſes Fahrzeug erwies ſich als der Transfer, ein Privatier von Malta, mit einer engliſchen Vollmacht; er führte eine Bewaffnung von ſechszehn Caronaden und eine 80 Mann ſtarke Beſatzung. Als die Siren ihm zur Seite kam, waren die Leute des Transfer kampffertig, aber da kein Widerſtand verſucht wurde, ſo nahm man ihn wegen Verletzung der Blockade weg. Spätere Nachrichten überzeugten den Commodore Preble, daß dieſes Schiff in der That dem Paſcha von Tripolis gehörte, und daß die Vollmacht, unter welcher es ſegelte, durch den tripolitaniſchen Conſul in Malta, welcher ein Eingeborner dieſer Inſel war, erlangt wurde, deſſen Ankunft an Bord die Brigg nun wirklich erwartete, als ſie genommen wurde.

Da der Transfer eine engliſche Kanonenbrigg geweſen und zum Kriege ausgerüſtet war, ſo ſchickte ihn Commodore Preble nach Syracus, wo er abgeſchätzt, bemannt und einſtweilen in Dienſt genommen wurde. Er erhielt den Namen Scourge, und das Commando ward dem Lieutenant Commodore Dent, agirendem Capitain der Conſtitution, übergeben *).

---

*) Man ſagt, daß Mr. Jefferſon ſeine Feindſeligkeit gegen Blockaden ſo weit trieb, daß er die Verurtheilung des Transfer nicht zugeben wollte, obgleich dieſes Schiff, als es nach Amerika kam, verkauft und das Geld in der Schatzkammer niedergelegt wurde. In dem Kriege 1812, oder acht bis zehn Jahre nach der Wegnahme dieſer Brigg, wurde ſie geſetzlich verurtheilt und das Priſengeld im Jahre 1815 verabfolgt!

Nachdem Commodore Preble einige Tage vor Tripolis geblieben war, beſchäftigte er ſich emſig von Hafen zu Hafen zu gehen, um die Lage der verſchiedenen Regierungen zu beobachten, ſich mit den Gefangenen in Tripolis in Verbindung zu ſetzen und Vorkehrungen zu Kriegsoperationen zu treffen, welche beſſer geeignet ſein würden, den Paſcha zur Unterwerfung zu zwingen. Da der König Beider Sicilien ebenfalls im Kriege mit Tripolis war, ſo ging die Conſtitution zur Beförderung des letzteren Zweckes nach Neapel, um Beiſtand zur Ausführung dieſes Vorhabens zu erlangen. Hier erhielt er eine Anweiſung auf zwei Bombenſchiffe und ſechs Kanonenboote mit der nöthigen Ausrüſtung, und ſegelte dann nach Meſſina, wo die verſchiedenen Fahrzeuge lagen. Von dieſer Zeit bis zur Mitte des Juli war Commodore Preble ſo thätig, wie jemals, beſchäftigt, für die Bedürfniſſe der Gefangenen zu ſorgen, eine ernſthafte Mißhelligkeit mit Tunis zu beſeitigen und einen Angriff auf Tripolis vorzubereiten. Wir verlaſſen ihn jetzt für einen Augenblick, um zu den Begebenheiten vor dieſem Platze zurückzukehren.

Im April beſtand das Blockade-Geſchwader aus der Siren, unter Lieutenant Com. Stewart; dem Argus, unter Lieutenant Com. Hull; der Entrepriſe, unter Lieutenant Com. Decatur; der Vixen, unter Lieutenant Com. Smith, und der Scourge, unter Lieutenant Com. Dent, als eine Felukke, ſich dem Ufer entlang ſtehlend

und von Weſten kommend, geſehen wurde, in der Abſicht, während eines Nebels in den Hafen einzulaufen. Sogleich erfolgte eine allgemeine Jagd, und die Felukke nahm Zuflucht hinter einer Felſenbank, ungefähr zehn Meilen weſtlich von Tripolis, wo ſie auf einer Sandbank auflief. Die Siren gab nun den Booten das Signal, anzugreifen und den Feind zu vernichten. Mr. Caldwell, der erſte Lieutenant der Siren, kam als der nächſte mit dem Lanſch und dem Kutter der Brig zuerſt, während die andern folgten, wie die Schiffe der Reihe nach ſtanden. Als ſie ſich dem Ufer näherten, lief das Boot des Mr. Caldwell auf einen geſunkenen Felſen, und der Feind, welcher ſeine Force, beſonders an Cavallerie, geſammelt hatte, eröffnete nun ein ſcharfes Musketfeuer. Mehrere der Amerikaner wurden getödtet oder verwundet, und da Mr. Caldwell ſah, daß der Feind zu ſtark und auch zu gut poſtirt ſei, um ihn mit einer ſo geringen Force anzugreifen, ſo kehrte er zurück und befahl den verſchiedenen Booten, als er ihnen begegnete, daſſelbe zu thun.

Der Argus und die Schooner nahmen nun eine ſolche Stellung ein, daß ſie die Felukke beſchießen konnten, welche auch bald untauglich gemacht wurde. Während dieſes geſchah, lief die Siren abwärts, feuerte auf eine Schlucht, in welcher ſich die Türken poſtirt hatten, und verjagte ſie daraus. Hierauf wurden ein oder zwei volle Lagen auf den Cavallerietrupp abgefeuert, welches die Wirkung hervorbrachte, daß ſie bei ihren ferneren Ope-

rationen an der Küſte vorſichtiger wurden. Dieſe kleine Affaire giebt eine Anſicht von der Natur des Krieges, wie er damals geführt wurde, indem die Tripolitaner jedesmal Abtheilungen von Soldaten ausſchickten, wenn ſie den Rückzug irgend eines Proviantſchiffes decken wollten. Bei dieſer Gelegenheit ſoll die Felukke mit Salz beladen geweſen ſein, ein Artikel, der damals in Tripolis einen enormen Preis galt.

Am 21. Juli 1804 konnte Commodore Preble mit der ganzen von ihm geſammelten Force abſegeln, um ſich mit den vor Tripolis kreuzenden Fahrzeugen zu vereinigen. Die Blockade war ſeit einigen Monaten mit Eifer betrieben worden, und der Commodore fühlte, daß nun der Zeitpunkt zu noch größeren Operationen gekommen ſei. Seine Force beſtand nun aus der Conſtitution, der Enterpriſe, dem Nautilus, den beiden Bombenſchiffen und den ſechs Kanonenbooten. Die Bombenſchiffe waren nur von dreißig Tonnen Laſt, und führten jedes einen dreizehn zolligen Mörſer. In beinahe keiner Hinſicht waren ſie zu dem Dienſt, den ſie verſehen ſollten, tauglich. Die Kanonenboote waren nur wenig beſſer, flache, für das Meer untaugliche Fahrzeuge von ungefähr fünf und zwanzig Tonnen Laſt, in welchen lange Vierundzwanziger aufgeſtellt waren. Ein jedes Boot enthielt eine Kanone und fünf und dreißig Mann; die Letzteren waren, mit Ausnahme einiger Neapolitaner, von den verſchiedenen Fahrzeugen des Geſchwaders genommen worden.

Die tripolitaniſchen Kanonenboote, welche ſchon beſchrieben worden ſind, waren durchaus beſſer, und der Dienſt hätte eigentlich umgekehrt ſein ſollen, um ihm die Fähigkeit der verſchiedenen Fahrzeuge anzupaſſen; denn die Boote von Tripolis waren für die Küſtenfahrt gebaut worden, während die, im Beſitz der Amerikaner befindlichen, blos für die Hafenvertheidigung beſtimmt waren. Als Zuſatz zu ihren andern böſen Eigenſchaften fand man aus, daß ſie weder einigermaßen gut ſegelten, noch ſich rudern ließen. Sobald die Wellen etwas hoch gingen, mußte man ſie von den größeren Schiffen im Tau ſchleppen laſſen, und wenn es gar ſtürmte, ſo waren ſie in ſteter Gefahr, vom Tau unter Waſſer gezogen zu werden. Zur Verſtärkung ſeiner Force hatte Commodore Preble ſechs lange Sechsundzwanzigpfünder für das Oberverdeck der Conſtitution erhalten, welche auf dem Mittelverdeck aufgeführt wurden.

Als der amerikaniſche Commandeur am 25. Juli 1804 ſeine ganze Force vor Tripolis verſammelte, beſtand ſie aus der Conſtitution von 44 Kanonen, unter Commodore Preble; der Siren von 16, unter Lieutenant Com. Stewart; dem Argus von 16, unter Lieutenant Com. Hull; der Scourge von 14, unter Lieutenant Com. Dent; der Vixen von 12, unter Lieutenant Com. Smith; dem Nautilus von 12, unter Lieutenant Com. Sommers; der Enterpriſe von 12, unter Lieutenant Com. Decatur; den beiden Bombenſchiffen und ſechs Kanonenbooten. In

einiger Hinſicht war dies eine gut eingerichtete Force für den erforderlichen Dienſt, während ſie in anderer Hinſicht höchſt mangelhaft war. Ein anderes ſchweres Schiff that beſonders Noth, und die Mittel zum Bombardiren hatten alle die Fehler, die man ſich nur denken kann. Die beiden ſchwerſten Briggs waren mit Vierundzwanzigpfund-Caronaden bewaffnet; die andere Brigg und zwei von den Schooners führten Achtzehnpfund-Caronaden, während die Enterpriſe ihre urſprüngliche Ausrüſtung von langen Sechſen behielt, da ihre Stückpforten für die neuen Kanonen nicht geeignet waren. Da die Conſtitution eine Kanonen-Deck-Batterie von dreißig langen Vierundzwanzigern hatte, mit ſechs langen Sechsundzwanzigern und einigen leichteren langen Kanonen oberhalb, ſo ergiebt ſich, daß die Amerikaner zweiundzwanzig Vierundzwanziger und ſechs Sechsundzwanziger zum wirkſamen Beſchießen der Stadtmauern anwenden konnten, nebſt einigen kleinen Kanonen zur Jagd in den kleinen Fahrzeugen, und den Zwölfpfündnern auf dem Quarterdeck und Vordercaſtell der Fregatte. Im Ganzen beſaß alſo das Geſchwader, wie es ſcheint, acht und zwanzig ſchwere, lange Kanonen, mit ungefähr zwanzig leichteren, die zu gleicher Zeit anf die Batterien ſpielen konnten. Dieſen Mitteln des Angriffs gegenüber hatte der Paſcha einhundert und fünfzehn Kanonen in Batterien, meiſtens ſehr ſchwere Geſchütze, und neunzehn Kanonenboote, die allein ſchon, ſoweit es das Metall betraf, der Fregatte beinahe

gleich kamen. Vor Anker im Hafen lagen noch zwei große Galeeren, zwei Schooner und eine Brigg, welche alle gut bewaffnet und ſtark bemannt waren. Das amerikaniſche Geſchwader beſaß eine Bemannung von eintauſend und ſechzig Perſonen, genau gezählt, während die verſammelte Streitmacht des Paſcha auf fünf und zwanzig tauſend Mann, Araber und Türken mitgerechnet, geſchätzt wurde. Der einzige Vorzug, welchen die Angreifer in dieſem Kriege beſaßen, beſtand, wie wir bald ſehen werden, in ihrem Muthe, Disciplin und Syſtem.

Die Fahrzeuge konnten vor dem 28. nicht ankern, als ſie mit dem Winde aus O. S. O. einliefen, und auf gegebenes Signal ungefähr eine franzöſiſche Meile von der Stadt beilegten. Kaum war dieſes geſchehen, ſo drehte ſich der Wind nach N. N. W., dann nach N. N. O., und fing an zu ſtürmen, mit einer hohen See nach der Küſte zu. Um 6 Uhr Abends wurde den Schiffen das Signal zum Lichten gegeben, um einen Ausweg zu ſuchen. Glücklicherweiſe hielt ſich der Wind nach Oſten, weil ſonſt die Kanonenboote in großer Gefahr geweſen wären, unter Waſſer getauet zu werden, während ſie die Segel geſpannt hatten, um vom Lande abzukommen. Der ſtarke Wind nahm immer mehr zu, bis er am 31. ſich in einen Orkan verwandelte. Die niederen Segel der Conſtitution, obgleich eingerefft, wurden weggeriſſen und es wäre unmöglich geweſen, die Bombenſchiffe und

Kanonenboote zu retten, wenn nicht der Wind ſo weit ſüdlich geſtanden hätte, wodurch ſie von der Küſte abwärts getrieben wurden, und vergleichsweiſe ruhiges Waſſer hatten. Zum Glücke legte ſich der Sturm am nächſten Tage.

Am 3. Auguſt 1804 lief das Geſchwader wieder ein, und kam mit einem angenehmen öſtlichen Winde bis auf eine franzöſiſche Meile von der Stadt. Des Feindes Kanonenboote und Galeeren waren außerhalb der Felſen gekommen, und lagen dort in zwei Diviſionen, die eine nahe der öſtlichen und die andere nahe der weſtlichen Einfahrt, oder ungefähr eine halbe Meile von einander entfernt. Zu derſelben Zeit ſahe man, daß alle Batterien bemannt wurden, als wenn man den Angriff nicht allein erwarte, ſondern ihn vielmehr wünſche.

Um halb ein Uhr wendete ſich die Conſtitution mit der Spitze vom Ufer ab und gab das Signal für alle Fahrzeuge, ſich bis aufs Anrufen zu nähern. Jeder Commandeur, als er nahe genug kam, erhielt den Befehl, ſich zum Angriff auf die Schiffe und Batterien bereit zu halten. Die Bombenſchiffe und Kanonenboote wurden unverzüglich bemannt, und in ſo hohem Grade der Disciplin befand ſich das Geſchwader, daß in einer Stunde Alles zu dem beabſichtigten Dienſte bereit war.

Commodore Preble machte nun die folgende Vertheilung der, von den andern Schiffen ſeines Geſchwaders bemannten Force.

Eine Bombarde wurde von dem Lieutenant Commodore Dent, von der Scourge, commandirt.

Die andere Bombarde von Mr. Robinſon, erſtem Lieutenant der Conſtitution.

Erſte Diviſion der Kanonenboote.

Nr. 1. Lieutenant Com. Sommers, vom Nautilus.
„ 2. „ James Decatur, vom Nautilus.
„ 3. „ Blake, vom Argus.

Zweite Diviſion der Kanonenboote.

Nr. 4. Lieutenant Com. Decatur, von der Enterpriſe.
„ 5. „ Bainbridge, von der Enterpriſe.
„ 6. „ Trippe, von dem Vixen.

Um halb zwei Uhr drehte ſich die Conſtitution wieder und ſtand gegen die Stadt. Um zwei Uhr wurden die Kanonenboote aus dem Tau genommen und bildeten das Vordertreffen, von den Briggs und Schooners gedeckt, und eine halbe Stunde ſpäter wurde das Zeichen zum Angriff gegeben. Dieſer begann, indem die Bombarden Bomben in die Stadt warfen. Hierauf folgten die Batterien, welche ſogleich Feuer ſprühten, und dann eröffneten die Schiffe auf beiden Seiten und in Traubenſchußweite ihr Feuer.

Die öſtliche, oder meiſt ausgeſetzte Diviſion der feindlichen Kanonenboote, neun an der Zahl, war, da ſie am wenigſten unterſtützt wurde, die Zielſcheibe der amerikaniſchen Kanonenboote. Aber die ſchlechte Beſchaffenheit der letzteren zeigte ſich bald, denn als Mr. Decatur gegen

den Feind zuſteuerte, mit der Abſicht ihn zum Handgemenge zu bringen, ſo fand auch die Diviſion des Mr. Sommers, welche etwas ab auf der dem Winde entgegengeſetzten Seite war, es ſchwierig ihn zu unterſtützen. Der letztere Offizier verſuchte Alles, um weit genug windwärts zur Theilnahme an dem Angriff zu kommen, aber da er dieſes unmöglich fand, ſo gab er es auf, eilte abwärts allein gegen fünf der Feinde auf der Windabſeite und beſchäftigte ſie alle, indem er einen Regen von Trauben=, Kartätſchen= und Musketenkugeln unter ſie warf. Um dies zu bewerkſtelligen wurden die Ruder, ſobald ſie nahe genug waren, zur Hand genommen, um das Boot abzuhalten, unter die Feinde zu treiben. Nr. 3 war nahe daran ſich anzuſchließen, aber da das Zeichen zum Rückzug *) von der Conſtitution gezeigt wurde, ſo zog es ſich, um zu gehorchen, aus der Linie zurück, wodurch es Raum verlor und mehr in der Entfernung bleiben mußte, wo es auf die Boote und Schiffe im Hafen feuerte, während Nr. 2, unter Mr. James Decatur, ſich der Diviſion windwärts anſchließen konnte. Nr. 5, unter Mr. Bainbridge, verlor die Raa ſeines Dreieckſegels noch während es im Tau der Siren hing, aber,

*) Dies Signal wurde aus Verſehen aufgezogen und war blos einen Augenblick ſichtbar; aber die Thatſache, daß es wirklich gezeigt wurde, erwies ſich in einem Unterſuchungsgericht, welches auch Mr. Blake von aller Schuld freiſprach.

obgleich unfähig ſich anzuſchließen, avancirte es dennoch, unterhielt ein lebhaftes Feuer und ſtieß endlich auf die Felſen.

Durch dieſe Zufälle hatte Lieutenant Commodore Decatur *) drei Boote, welche mit ihm vorwärts flogen, von denen jedoch eins zu der Diviſion des Mr. Sommers gehörte, nämlich Nr. 4, Nr. 6 und Nr. 2. Die Commandeurs dieſer Boote drangen ſtandhaft vorwärts, ohne einen Schuß zu feuern, bis ſie vom Pulverdampfe des Feindes verhüllt waren. Hier gaben ſie ihr Feuer und nachdem ſie eine ſchreckliche Lage von Trauben- und Musketenkugeln gegeben hatten, erging der Befehl zu entern. Bis zu dieſem Augenblick war das Verhältniß von drei zu einem gegen die Angreifenden geweſen, und es war jetzt wo möglich noch ungleicher. Die Briggs und Schooners konnten ſie nicht mehr unterſtützen. Die türkiſchen Boote waren nicht allein die ſtärkſten und beſten in jeder Hinſicht, ſondern ſie waren auch viel ſtärker bemannt. Der Kampf nahm nun den Charakter ritterlicher Tapferkeit und verzweifelt perſönlicher Anſtrengung an, welcher eher dem Mittelalter zugehört, als den Kämpfen unſerer neueren Zeit. Deſſen Einzelnheiten tragen in der That mehr den Schimmer der Romantik

*) Er war Capitain Decatur zu dieſer Zeit, aber es war bis jetzt noch nicht in dem Geſchwader bekannt geworden.

an ſich, als die nüchterne Strenge, die wir gewohnt ſind mit der Wirklichkeit vereinigt zu ſehen.

Lieutenant Commodore Decatur war an der Spitze. Kaum hatte er den Regen ſeiner Musketenkugeln gefeuert, als auch ſchon Nr. 4 an der Seite des ihm entgegenſtehenden feindlichen Bootes war, und gefolgt von Lieutenant Thorn, Mr. M'Donough und allen Amerikanern ſeiner Mannſchaft, drang er in daſſelbe. Das tripolitaniſche Boot war durch eine längliche unverdeckte Decköffnung beinahe in zwei Theile getheilt, und als die Leute von Nr. 4 auf der einen Seite eindrangen, retirirten ſich die Türken auf die andere, wodurch ſie aus der offenen Stelle eine Art Graben machten. Dies verurſachte einen augenblicklichen Verzug, und vielleicht zu ihrem Glücke, denn es verſtattete den Angreifenden, zuſammen zu handeln. Mr. Decatur griff nun an, indem die Oeffnung an beiden Enden umgangen wurde, und nach einem kurzen Kampfe war ein Theil der Türken geſpießt oder bayonettirt, während der Reſt ſich ergab oder in das Waſſer ſprang *).

Sobald Mr. Decatur von dem zuerſt angegriffenen Boote Beſitz genommen hatte, nahm er es in Tau und eilte auf das nächſte zu. Wie zuvor, legte er ſich an

*) Es iſt möglich, daß die Mannſchaft dieſes Bootes in gewiſſer Hinſicht durch das Feuer der Kanone, beim Herannahen von Nr. 4, den Muth verlor, da ihr Capitain durch dieſe einzige Charge von nicht weniger als 14 Musketenkugeln getroffen war.

deſſen Seite und drang mit den meiſten ſeiner Offiziere und Mannſchaft ein. Der Capitain des tripolitaniſchen Fahrzeuges war ein großer, ſtarker Mann, den Mr. Decatur perſönlich mit einer Pike angriff. Die Waffe wurde jedoch von dem Türken aus den Händen des Angreifenden gerungen und gegen dieſen gekehrt. Dieſer parirte einen Stoß und wollte mit einem Streiche ſeines Säbels die Spitze der Pike abhauen. Der Säbel traf das Eiſen und brach an dem Griff ab, und im nächſten Augenblick holte der Türk zu einem andern Stoß aus. Nichts war dem tapfern Decatur geblieben als ſein Arm, mit welchem er den Stoß ſo weit auffing, daß die Pike bloß durch das Fleiſch ſeiner Bruſt drang. Indem er das Eiſen mit dem Fleiſch aus der Wunde riß, ſprang er gegen ſeinen Gegner und umklammerte ihn. Die Pike fiel zwiſchen beide und eine kurze Probe der Stärke folgte, in welcher der Türke die Oberhand hatte. Als jedoch die Kämpfer fielen, befreite ſich Mr. Decatur ſo weit, daß er Seite bei Seite mit ſeinem Feinde auf dem Verdeck zu liegen kam. Der Tripolitaner verſuchte nun ſeinen Dolch zu ergreifen, während ſeine Hand feſt von ſeinem Gegner gehalten wurde. In dieſem kritiſchen Augenblick, wo Leben oder Tod von dem nächſten gut oder übel verwendeten Momente abhing, zog Mr. Decatur eine Taſchenpiſtole mit der Hand, die ihm frei geblieben war, ſchlug ſie hinter dem Rücken des Türken an und drückte ab. Die Kugel durchbohrte den Muſelmann

und verlor ſich in den Kleidern deſſelben. Zu derſelben Zeit fühlte Mr. Decatur, daß der Druck, der ihn beinahe ſchon erwürgt hatte, nachließ, und ſo war er befreit. Er ſprang auf, der Tripolitaner lag todt zu ſeinen Füßen.

Man kann ſich leicht denken, daß in einem ſolchen mêlée der Kampf der beiden Anführer nicht unbemerkt blieb. Schon war ein feindlicher Säbel erhoben, um den Schädel des Mr. Decatur, während er mit ſeinem Gegner beſchäftigt war, zu ſpalten, als ein junger Mann von den Leuten der Enterpriſe mit ſeinem Arme ſich dazwiſchen warf, um ihn zu retten. Der Hieb war aufgefangen, aber der Arm war durchhauen und hing nur noch an ein wenig Haut. Man drang nun auf's Neue auf den Feind ein, der, ohne viel heftigen Widerſtand zu zeigen, bald überwunden ward.

Eine Idee von der verzweifelten Natur des Kampfes, welcher dieſen Angriff auszeichnete, erhält man durch die Größe des Verluſtes. Die beiden, von Lieutenant Commodore Decatur genommenen Boote, enthielten ungefähr achtzig Mann, von denen es bekannt iſt, daß zwei und fünfzig getödtet oder verwundet wurden, und die meiſten der letzteren gefährlich. Da auch nur acht Gefangene, welche nicht verwundet waren, gemacht wurden, und Viele über Bord ſprangen und nach den Felſen ſchwammen, ſo iſt es nicht unwahrſcheinlich, daß der Verluſt der Türken noch größer war. Lieutenant Commodore Decatur ſelbſt war verwundet, und nachdem er ſich ſeine zweite Priſe

geſichert hatte, wandte er ab, um ſich mit dem Geſchwader zu vereinigen. Der Reſt der feindlichen Diviſion, welcher nicht genommen wurde, war bei dieſer Zeit geflohen und durch die Oeffnungen zwiſchen den Felſen in den Hafen entkommen.

Während nun Lieutenant Commodore Decatur ſo tapfer beſchäftigt war, beeiferte ſich ſein Bruder, Mr. James Decatur, erſter Lieutenant des Nautilus, ſeinem Beiſpiele mit Nr. 2 zu folgen. Indem er, gleich Nr. 4, ſein Feuer aufſparte, drang dieſer junge Offizier durch den Pulverdampf und war auf dem Punkt, zu entern, als er eine Musketenkugel durch den Kopf erhielt.*) Die Boote ſtießen aneinander und prallten zurück, und in der Verwirrung, welche durch den Tod des commandirenden Offiziers von Nr. 2 entſtand, vermochte der Türke, unter einem ſchweren Feuer der Amerikaner, ſeine Flucht zu bewerkſtelligen. Man ſagte damals, der Feind habe ſchon, ehe Mr. Decatur fiel, die Flagge geſtrichen, aber dieß Factum kann nicht erwieſen werden. Man kann jedoch glauben, daß er jedenfalls einen großen Verluſt erlitt.

Unterdeſſen war Mr. Trippe mit Nr. 6, dem letzten der drei Boote, welche die feindliche Diviſion erreichen konnten, nicht müßig geweſen. Gleich den andern, ſein

*) Die Kugel oder Kugeln, durch welche Mr. Decatur getödtet wurde, ſollen mit einem ſtarken Draht verbunden geweſen ſein. Der Draht traf ihn an der Stirne und indem er ſich bog, drangen die beiden Kugeln in die Schläfe zu beiden Seiten ein.

Feuer ſparend, gab er es beim Anlaufen mit tödtlicher Wirkung und in Pulverdampf gehüllt, ging er an Bord des Feindes. Auch hier prallten die Boote durch die Gewalt des Anſtoßes zurück, und Mr. Trippe, nebſt Mr. J. D. Henley und nur neun ihrer Leute, befanden ſich an Bord des Tripolitaners. Auch hier einzelten ſich die Anführer gegenſeitig zum Gefecht aus, und es entſtand nun ein heftiger Zweikampf, während der Tod um ſie herum wüthete. Der Türke war jung und von athletiſcher Geſtalt, ſo daß ſein ſchwächerer aber mehr gelenkiger Feind bald gezwungen ward, mit Vorſicht zu kämpfen. Auf Mr. Trippe vordringend, hieb er auf ihn ein und empfing jedesmal einen Stoß zurück. Auf dieſe Art erhielt der amerikaniſche Commandeur nicht weniger als acht Säbelhiebe auf den Kopf und zwei in die Bruſt, als ein neunter Hieb auf den Kopf ihn auf's Knie brachte. Der letztere, welcher immer noch die kurze Pike, mit der er gefochten hatte, feſthielt, nahm nun alle ſeine Kraft zu einem letzten Verſuch zuſammen, und der rieſige Gegner, durchbohrt von der Waffe, fiel taumelnd auf den Rücken. Sobald der tripolitaniſche Offizier gefallen war, ergaben ſich ſeine Leute.

Dieſes von Mr. Trippe genommene Boot war eines der größten, welches dem Paſcha gehörte. Die Anzahl der Mannſchaft iſt nicht genau bekannt, aber ſechs und dreißig davon wurden im Boote gefunden, von welchen ein uud zwanzig todt oder verwundet waren. Wenn man

bedenkt, daß nur eilf Amerikaner enterten, ſo muß man dieſe That als eine der tapferſten, die jemals aufgezeichnet wurden, anerkennen. *)

Während dieſer ganzen Zeit dauerte die Kanonade und das Bombardement ohne Unterbrechung fort. Lieutenant Commodore Sommers, in Nr. 1, unterſtützt von den Briggs und Schooners, hatte die übrigen Boote zur Flucht gezwungen, und dieſer entſchloſſene Offizier hatte ſie ſo ſehr gedrängt, daß er ſie bis auf hundert Ruthen von einer Batterie von zwölf Kanonen, ganz nahe am Mole, verfolgte. Sein Untergang ſchien unvermeidlich, als das Boot langſam herumkam. Da fiel eine Bombe in die Batterie, zerſprang, die Plattform flog in die Luft und der Feind ergriff die Flucht bis auf den letzten Mann. Ehe noch die Kanonen wieder gebraucht werden konnten, hatte ſchon eines der kleinen Fahrzeuge das Boot im Tau.

Eine Diviſion von fünf Booten und zwei Galeeren der Feinde hatte ſich als Reſerve innerhalb der Felſen

---

*) Als Mr. Trippe von ſeinem Gegner ſo ſehr bedrängt wurde, wollte ihm ein Türke von hinten einen Streich verſetzen; aber ehe er dieſes ausführen konnte, durchbohrte ihn der Sergeant Meredith von den Marinen mit ſeinem Bayonnet. Während die Priſen weggeführt wurden, hatte Niemand in der Verwirrung einer ſolchen Scene daran gedacht, die Flagge des tripolitaniſchen Bootes abzunehmen, und ſo näherte es ſich mit der wehenden Flagge des Feindes. Die Vixen gab ihm eine volle Lage, welche Flagge, Maſten, Raaen und alles Uebrige herunter brachte; aber glücklicherweiſe wurde Niemand beſchädigt.

gehalten, und dieſe ſammelte nun ihre fliehenden Landsleute und machte zweimal den Verſuch, auszulaufen und die Amerikaner mit ihren Priſen abzuſchneiden, aber ſie wurden durch das Feuer der Fregatte und der kleinen Fahrzeuge im Schach gehalten. Die Conſtitution unterhielt ein ſehr heftiges Feuer und brachte verſchiedene der Batterien zum Schweigen, obgleich dieſe wieder laut wurden, ſobald jene vorüber war. Auch die Bombarden warfen ihre Bomben bis zum letzten Augenblick, obgleich die feindlichen Kugeln ſo dicht fielen, daß ſie mit dem Schaume des Meeres bedeckt wurden.

Um halb fünf Uhr, als ſich der Wind nach Norden zu drehte, wurde den Kanonenbooten und den Bombenſchiffen das Signal gegeben, ſich den kleineren Fahrzeugen anzuſchließen, und dann ein anderes, dieſelben und die Priſen in Tau zu nehmen. Dieſer letztere Befehl wurde von den Briggs und Schooners, gedeckt von dem lebhaften Feuer der Fregatte, mit Genauigkeit ausgeführt. Eine Viertelſtunde ſpäter zog ſich die Conſtitution ebenfalls zurück und legte ſich aus Kanonenſchußweite.

So endigte ſich der erſte ernſthafte Angriff auf die Stadt und die Batterien von Tripolis. Seine Wirkung auf den Feind war von der heilſamſten Art, indem die Manier, in welcher ihre Kanonenboote durch entern genommen wurden, einen dauernden und tiefen Eindruck zurückließ. Die Ueberlegenheit der Chriſten im Geſchützweſen war ſchon vorher allgemein zugegeben, aber hier,

bei dieſer Gelegenheit waren die Türken von einem ſchwächeren Feinde überwunden worden; Mann gegen Mann, in einer Kampfart, in welcher man ſie als unübertroffen glaubte. Vielleicht findet ſich kein Beiſpiel eines blutigeren Kampfes der Art, ohne Vertheidigungs-Waffen, in den Jahrbüchern der Geſchichte. Außer den drei genommenen Kanonenbooten wurden noch drei andere im Hafen in Grund gebohrt, und der Verluſt der Tripolitaner durch Kugeln muß ſehr bedeutend geweſen ſein. Ungefähr fünfzig Bomben wurden in die Stadt geworfen, welche jedoch dadurch keinen großen Schaden litt, indem nur wenige der Bomben, wegen des ſchlechten Materials, aus dem ſie verfertigt worden waren, zerſprangen. Die Batterien wurden ziemlich ſtark beſchädigt, allein die Stadt erlitt keinen bedeutenden Schaden.

Auf der Seite der Amerikaner zählte man nur 14 Todte und Verwundete, welche ſämmtlich, Einen Mann ausgenommen, zu den Kanonenbooten gehörten. Die Conſtitution kam viel beſſer weg, als man hätte erwarten können, da ſie 2 Stunden lang im Feuer war. Sie erhielt eine ſchwere Kugel durch ihren Hauptmaſt, eine der Quarterdeck-Kanonen wurde beſchädigt *), und im

*) Eine Kugel kam von hinten her, traf die Kanone und zerſplitterte dann in mehreren Stücken. Commodore Preble ſtand gerade in der Richtung der Kugel, entkam aber durch ihr Zerſplittern. Eins der Fragmente riß ganz in ſeiner Nähe die Ellbogenſpitze eines Marineſoldaten weg.

Takelwerk war ſie ziemlich durchlöchert worden. Der Feind hatte die Richtung ſeiner Geſchütze auf eine weit entferntere Kanonade berechnet, und ſo flogen ſeine Kugeln gemeiniglich über die Schiffe weg. Durch dieſen Fehler verlor die Conſtitution ihre Haupt-Bramſegelſtange.

Die Offiziere, welche während der Schlacht vom 3. Auguſt, Gelegenheit hatten, ſich beſonders auszuzeichnen, waren die Lieutenants Com. Decatur und Sommers, die Lieutenants Trippe, Decatur, Bainbridge und Thorn und die Meſſrs. M'Donough, Henley, Ridgely und Miller. Aber das ganze Geſchwader hatte ſich gut gehalten, und die Conſtitution wurde unter dem Feuer der Batterien ſo ſicher geleitet, als befände ſie ſich auf der Rhede.

Zwölftes Kapitel.

Erneuerung des Bombardements von Tripolis. — Zerſtörung eines Bootes unter Lieutenant Caldwell. — Ankunft des John Adams unter Capitain Chauncey. — Vergebliche Unterhandlung mit dem Paſcha. — Knappes Entkommen des Argus. — Vorbereitung zu einem neuen Angriff. — Das Bombardement. — Die Fregatte Conſtitution nimmt Schaden.

Die Fahrzeuge zogen ab und ankerten ungefähr zwei franzöſiſche Meilen von Tripolis, um den erlittenen Schaden auszubeſſern. Am Morgen des 5. begegnete der Argus einem kleinen franzöſiſchen Privatier, der gerade aus dem Hafen kam und Commodore Preble veranlaßte den Com-

mandeur deſſelben, zurückzukehren und die tödlich verwundeten ſeiner Gefangenen mit zu nehmen. Von dem Capitain dieſes Fahrzeuges hörte er, daß der Feind durch den Angriff am 3., ſelbſt noch mehr gelitten habe, als man erwartet hatte, beſonders im Hafen und deſſen Umgebung. Am 7. lief der Privatier wieder aus und brachte einen Brief von dem franzöſiſchen Conſul, welcher ſchrieb, daß der Paſcha jetzt mehr zum Unterhandeln geneigt ſei, als vor dem neulichen Treffen, und rieth dem Commodore eine Waffenſtillſtands-Flagge einzuſchicken, in der Abſicht, Unterhandlungen einzuleiten. Da aber vom Schloſſe kein Zeichen zur Unterſtützung dieſes Vorſchlags gegeben wurde, ſo blieb derſelbe unbeachtet.

Zwiſchen dem 3. und 7. war das Geſchwader beſchäftigt, das Takelwerk der 3 genommenen Kanonenboote zu ändern und ſie für den Dienſt tauglich zu machen. Sobald ſie equipirt waren, wurden ſie numerirt 7, 8, 9, und ihr Commando den Lieutenants Crane, Caldwell und Thorn übertragen. Am 7., um 9 Uhr Morgens, lichteten die leichten Fahrzeuge, und die Bombarden nahmen eine Stellung in einer kleinen Bai, weſtlich von der Stadt, wo ſie dem Feuer nicht ſehr ausgeſetzt waren. Um halb 3 Uhr, als die Bombarden die Anker geworfen hatten, begannen ſie Bomben zu werfen, und die Kanonenboote eröffneten ein heftiges Feuer auf die Batterien, deſſen Wirkung ſich bald zeigte, indem es viele Kanonen derſelben untauglich machte. Als die Kanonade am hef-

tigſten war, erſchien ein fremdes Segel an der Einfahrt, und der Argus wurde zur Jagd auf daſſelbe abgeſchickt. Jetzt begann der Feind ſeine Galeeren und Kanonenboote in Bewegung zu ſetzen, und ein oder zwei Mal avancirten ſie gegen die Oeffnung zwiſchen den Felſen und eröffneten ihr Feuer; aber da die Conſtitution, der Nautilus und die Enterpriſe Windwärts ſtationirt waren, um ſie abzuſchneiden, und die Siren und die Vixen in der Nähe der amerikaniſchen Kanonenboote, zu deren Bedeckung, lagen, ſo fürchtete ſich der Feind, nach der am 3. erhaltenen Lection, ſich weiter zu wagen.

Um halb 4 Uhr, nachdem das Gefecht ungefähr eine Stunde gedauert hatte, flog eine heiße Kugel durch das Pulvermagazin von Nro. 8 unter Lieutenant Caldwell, daſſelbe Boot, welches von Mr. Trippe in der Affaire vom 3. genommen worden war, und ſprengte es auf der Stelle in die Luft. Als der Rauch ſich vertheilt hatte, befand ſich der ganze Hintertheil des Bootes unter Waſſer, während Mr. Robert T. Spence, von der Siren, und 11 Mann im Vordertheil ſtanden und den langen Sechsundzwanzigpfünder, der deſſen Bewaffnung ausmachte, luden, und nachdem ſie abgefeuert hatten, gab die brave Mannſchaft drei Hurrahs, während das Boot unter ihnen verſank. Mr. Spence, der nicht ſchwimmen konnte, rettete ſich auf einem Ruder und der Reſt der Leute gelangte an Bord der verſchiedenen Boote, wo ſie fortfuhren am Gefechte, während deſſen ganzer Dauer, Theil zu nehmen.

Ehe Nr. 8 aufflog hatte es eine Mannſchaft von 28 Perſonen im Ganzen, von welchen 10 getödtet und 6 verwundet wurden. Unter den erſteren befand ſich Mr. Caldwell, der Commandeur, Erſter Lieutenant der Siren, und Mr. Dorſey, ein Cadet deſſelben Fahrzeuges. Dieſe beiden Offiziere wurden ſehr bedauert, da ſie eine Zierde des Dienſtes zu werden verſprachen. *)

Um halb 6 Uhr, oder nachdem die Kanonade beinahe

---

*) Mr. Edmund P. Kennedy, einer der Schätzemeiſter-Gehülfen, zur Siren gehörig, war Capitain der Kanone von Nr. 8, als dieſes aufflog. Mr. Kennedy war ein junger Mann von guter Familie, aus Maryland, der die Schule verlaſſen hatte, um auf Abenteuer auszugehen, war in den Dienſt der britiſchen Marine gepreßt worden und hatte ſeinen Abſchied auf dem Mittelländiſchen Meere erhalten, worauf er unter der Flagge ſeines Vaterlandes in Dienſt trat. Wegen ſeines guten Benehmens bei dieſer Gelegenheit und auch in der Abſicht, ihm eine ſeinen Anſprüchen beſſer anpaſſende Stellung zu geben, ernannte ihn Commodore Preble zum activen Cadetten. Die Regierung genehmigte dieſe Ernennung und Mr. Kennedy hat ſeit jener Zeit ein breites Banner getragen. Man glaubt, daß dieſer und noch ein anderer Offizier die einzigen in der Marine ſind, welche alle Stufen des Dienstes durchgemacht haben.

Während des Angriffs am 7. ſtand Lieutenant Commodore Sommers am Flaggenſtock von Nr. 1, als das Boot ſich auf ſeine Station begab. Er ſah eine Kugel gerade in der Richtung ſeines Kopfes daher fliegen, und bückte ſich, um ihr zu entgehen. Die Kugel ſchlug den Flaggenſtock in Stücken, und nach der Affaire ſtellte ſich Mr. Sommers an den ſtehen gebliebenen Stumpf, wo es ſich dann zeigte, daß wenn er nicht ſo ſchnell in ſeinen Bewegungen geweſen wäre, ihn die Kugel gerade am Kinn getroffen haben würde.

3 Stunden gedauert hatte, gab die Conſtitution den Briggs und Schooners das Signal, die Bombarden und die Kanonenboote in Tau zu nehmen und das Geſchwader zog ſich hierauf nach deſſen Ankergrund wieder zurück. Gerade zu dieſer Zeit gab der Argus das Signal, daß das Segel in Anſicht ein Freund ſei.

In dieſer Attacke hatten die Kanonenboote bedeutend gelitten. Commodore Preble mußte, weil der Wind der Küſte zu ſtand, die Fregatte aus dem Treffen laſſen, ſo daß die Batterien des Feindes von dem ſchweren Feuer dieſes Schiffes keine Störung zu befürchten hatten. Mehrere der amerikaniſchen Boote waren im Rumpfe getroffen worden und im Segel- und Tauwerk waren ſie alle bedeutend beſchädigt. Nr. 6, unter Lieutenant Wadsworth, hatte die Raa ſeines Dreieckſegels verloren. Die Zahl der Todten und Verwundeten belief ſich auf 18 Mann.

Um 8 Uhr Abends kam der John Adams, von 28 Kanonen, unter Capitain Chauncey, der Conſtitution auf den Ruf nahe und rapportirte ſich, als eben von Amerika angekommen. Commodore Preble empfing durch dieſes Schiff Depeſchen, welche ihn von der Ausrüſtung der Fahrzeuge, welche unter Commodore Barron auslaufen ſollten, und von der Nothwendigkeit unterrichteten, welche man vorhanden glaubte, ihm das Commando abnehmen zu müſſen. Capitain Chauncey ſprach ebenfalls von der Möglichkeit einer baldigen Ankunft der erwarteten Schiffe,

da ſie kurz nach ſeiner eigenen Abreiſe in See gehen ſollten. Da der John Adams Vorräthe für das Geſchwader mitgebracht und um für dieſelben Raum zu gewinnen, die meiſten ſeiner Lafetten auf die anderen Fregatten gegeben hatte, ſo konnte er für jetzt von keinem Nutzen ſein, und weil auch der übrige Theil des Geſchwaders ſo bald erwartet wurde, ſo glaubte Commodore Preble, die ferner von ihm beabſichtigten Angriffe, aus Klugheit, aufſchieben zu müſſen.

Eben ſo erhielt das Geſchwader durch den John Adams die Nachricht von der Wiedereinſetzung des Ranges der Steuermeiſter und Commandeurs, und die Offiziere vor Tripolis, welche befördert worden waren, erhielten nun ihre Beſtallungen. Zufolge dieſer Veränderungen ſtieg Lieutenant Com. Decatur zum Range eines Capitains, und wurde der Zweite im Commando des Geſchwaders, während die Lieutenants Com. Stewart, Hull, Chauncey, Smith und Sommers, nach der Folge in welcher ſie genannt ſind, Steuermeiſter Commandanten wurden. Auch mehrere Cadetten, und zwar die meiſten derjenigen, welche ſich bei der Zerſtörung des Philadelphia ausgezeichnet hatten, wurden befördert.

Der Paſcha ſchien nun immer mehr zum Unterhandeln geneigt zu werden, da dieſer Krieg ſo viele Unannehmlichkeiten vorausſehen ließ, welche durch keine Art Vortheile nur einigermaßen vergütet werden konnten. Die Kanonade hatte ſeinen Batterien und Fahrzeugen

großen Schaden zugefügt, obgleich die Stadt ſelbſt, gegen Erwarten, nur wenig gelitten hatte, da ſie in gewiſſem Maaße durch die ſie umgebende Mauer geſchützt war. Die Bomben, welche man in Meſſina erhalten hatte, waren zu ſchlecht, indem nur einige beim Fallen zerſpangen. *) In Betreff der Kugeln war der Fall jedoch anders, indem ſie ihre Wirkung auf die verſchiedenen Batterien vollkommen hervorbrachten. In einem Berichte des Commodore Preble heißt es, daß neun Kanonen, von denen eine nur kurze Zeit gebraucht wurde, in wenig mehr als 2 Stunden, 500 ſchwere Kugeln warfen. Hieraus kann man ſich einen kleinen Begriff von der Heftigkeit des letzten Angriffs bilden.

Obgleich nun der Zeitverluſt, welcher in Erwartung der anzulangenden Verſtärkung unvermeidlich war, mit Unterhandlungen erſetzt wurde, ſo blieben dieſe doch ohne Erfolg. Der Paſcha verringerte zwar ſeine Forderungen bis auf die Hälfte, aber das Löſegeld für ſeine Gefangenen betrug immer noch 500 Dollars für den Mann, obgleich er ſeine Anſprüche auf künftigen Tribut aufgab.

*) Nach dem Privat-Journal des Capitain Bainbridge, damals Gefangener in der Stadt, zerſprang bloß Eine von den achtundvierzig Bomben, welche während der Attacke am 7. von den beiden Bombarden geworfen wurden. Den Beobachtungen zufolge, welche dieſer Offizier zu jener Zeit machte, war der Schaden, den die Bomben anrichteten, niemals von Bedeutung, und die Stadt litt im Allgemeinen viel weniger durch die Beſchießung, als gemeiniglich angenommen wurde.

Dieſe Vorſchläge wurden abgewieſen, indem man erwartete, nach Ankunft der Verſtärkung, einen Vertrag, zu den unter civiliſirten Nationen gewöhnlichen Bedingungen, abſchließen zu können.

Am 9. Auguſt entging der Argus, unter Capitain Hull, einer großen Gefahr mit genauer Noth. Als nämlich dieſe Brigg, mit Commodore Preble an Bord, in der Nähe der Stadt recognoscirte, erhielt ſie im Rumpfe einen Streifſchuß von ziemlicher Länge, von einer der ſchwerſten Kugeln der Batterien, wodurch die Planken halb durchgeſchnitten wurden. Die Richtung der Kugel hätte nur um 1 oder 2 Zoll abweichen dürfen, ſo mußte die Brigg unvermeidlich in wenigen Minuten ſinken.

Da noch keine Nachricht von den erwarteten Schiffen angekommen war, ſo begann Commodore Preble, ungefähr am 16., Anſtalten zu einem abermaligen Angriff zu treffen. Die Enterpriſe, unter Lieutenant Com. Robinſon, wurde nach Malta geſchickt, mit einem Befehl an den Agenten, Transporte mit Waſſer einzuſenden, da die Schiffe wegen Mangel an dieſem nothwendigen Bedürfniß auf halbe Rationen geſetzt waren. In der Nacht des 18. begaben ſich die Capitaine Decatur und Chauncey, in Booten, ganz in die Nähe des Feindes, um deſſen Stellung zu beobachten. Dieſe Offiziere berichteten, nach ihrer Zurückkunft, daß die Schiffe der Tripolitaniſchen Flottille neben einander, in einer Linie vom Mole bis zum Schloſſe, und ihre Spitzen nach Oſten gewendet, vor

Anker lägen, wodurch ſie eine Vertheidigungslinie gerade über den inneren Hafen oder Galeeren Mole bildeten.

Am Morgen des 18. wurde jedoch das amerikaniſche Geſchwader durch einen Sturm gezwungen, ſich vom Ufer entfernt zu halten, wodurch die beabſichtigten Bewegungen wieder aufgeſchoben werden mußten. Während ſie hier an der Einfahrt lagen, trafen ſie auf die Transporte von Malta, und auch die Enterpriſe kehrte zurück, ohne Nachrichten von der erwarteten Verſtärkung zu bringen.

Am 24. ſtand das Geſchwader wiederum gegen die Stadt mit einem leichten, öſtlichen Winde. Um 8 Uhr Abends ankerte die Conſtitution gerade außerhalb der Schußweite der Batterien, aber eine Windſtille trat ein, und die Boote der verſchiedenen Fahrzeuge wurden abgeſchickt, um die Bombarden auf eine, zum Bombenwerfen günſtige Stellung zu tauen. Um 2 Uhr Morgens glaubte man dieſes bewerkſtelligt zu haben, worauf die beiden Fahrzeuge ihre Bomben warfen, unter Bedeckung der Kanonenboote. Bei Tagesanbruch zogen ſie ſich ſämmtlich zurück, ohne daß ein Schuß erwiedert worden wäre. Es ſcheint, daß Commodore Preble dieſem erſten Verſuche eines nächtlichen Bombardements, mißtraut hatte, und man hat Urſache zu glauben, daß es wenig Wirkung hervorbrachte. *)

*) Capitain Bainbridge ſagt in ſeinem Privat-Journal, daß die geworfenen Bomben alle zu kurz fielen.

Da das Wetter am 28. ſehr ſchön und der Wind günſtig war, ſo beſchloß Commodore Preble nun einen lebhafteren Angriff, als die früheren, auf die Stadt und die Batterien zu verſuchen und nahm zu dem Ende ſeine Maßregeln. Weil die Beſorgung der Bombarden und Kanonenboote ſo viel Mannſchaft erforderte, ſo hatten die Conſtitution und die kleinen Fahrzeuge, in den früheren Affairen, mit zu wenig Leuten ins Treffen gehen müſſen. Um dieſes Uebel zu vermeiden, war der John Adams vor der Stadt behalten worden, und der größte Theil ſeiner Mannſchaft, nebſt beinahe allen Booten, wurde bei dieſer Gelegenheit in Requiſition geſetzt. Capitain Chauncey ſelbſt ging mit 70 ſeiner Leute an Bord des Flaggenſchiffes und alle Boote des Geſchwaders wurden ausgeſetzt und bemannt. Die Bombarden waren untauglich und konnten nicht zum Dienſt gebraucht werden, ein Umſtand, der nicht viel zu bedeuten hatte, wegen des ſchlechten Materials, das ſie nothwendig brauchen mußten. *) Dieſe beiden Fahrzeuge, nebſt der Scourge, den Transporten und dem John Adams, wurden in guter Entfernung in der See geankert, indem ſie bei der beabſichtigten Kanonade von keinem Nutzen ſein konnten.

---

*) Es heißt, daß Commodore Preble ſpäterhin in den Zündlöchern vieler Bomben Blei entdeckte. Man vermuthete, daß dies von franzöſiſchen Agenten in Sicilien verrätheriſcherweiſe geſchehen war, als dieſe Bomben zur Unterdrückung der franzöſiſchen Invaſion gefüllt wurden.

Nachdem alle Vorbereitungen getroffen waren, begaben ſich die folgenden Kanonenboote, etwas nach Mitternacht, auf ihre Stationen, nämlich: Nr. 1 unter Capitain Sommers; Nr. 2 unter Lieutenant Gordon; Nr. 3 unter Mr. Brooks, Steuermeiſter des Argus; Nr. 4 unter Capitain Decatur; Nr. 5 unter Lieutenant Lawrence; Nr. 6 unter Lieutenant Wadsworth; Nr. 7 unter Lieutenant Crane, und Nr. 9 unter Lieutenant Thorn. Sie waren, wie früher, in zwei Diviſionen getheilt, mit dem Unterſchiede, daß jetzt Capitain Decatur, nach ſeiner Erhebung, der älteſte Offizier war. Gegen drei Uhr Morgens avancirten die Kanonenboote nahe zu den Felſen am Eingange des Hafens, unter der Bedeckung der Siren unter Capitain Stewart, des Argus unter Capitain Hull, der Vixen unter Capitain Smith, des Nautilus unter Lieutenant Reed, und der Enterpriſe unter Lieutenant Com. Robinſon, und begleitet von allen Booten des Geſchwaders. Hier warfen ſie Anker und eröffneten ein heftiges Feuer gegen des Feindes Schiffe, Schloß und Stadt. Sobald der Tag anbrach, lichtete die Conſtitution und ſtand gegen die Felſen, unter einem heftigen Feuer von den Batterien, Fort Engliſch und dem Schloſſe. Bei dieſer Zeit waren die feindlichen Kanonenboote und Galeeren, dreizehn an der Zahl, nahe und waren mit den amerikaniſchen Booten beſchäftigt, welche letztere ſich auf das Signal der Conſtitution zurückziehen mußten, da ihre Amunition nahe zu Ende ging, während erſtere

ein heftiges Feuer von der Conſtitution empfingen, als dieſe ſich näherte, ſo daß bald eins der feindlichen Boote ſank, zwei andere, um nicht auch zu ſinken, auf's Land laufen mußten, und der Reſt ſich zurückzog.

Die Conſtitution avancirte nun fortwährend, bis ſie ſich in Musketenſchußweite vom Mole befand, wo ſie einhielt und auf die Stadt, die Batterien und das Schloß ihr Feuer eröffnete. Hiermit fuhr ſie dreiviertel Stunden lang auf das Wirkſamſte und Heftigſte fort, bis ſie ſahe, daß alle kleinen Fahrzeuge aus der Schußweite waren, worauf ſie ſich entfernte. Ungefähr ſiebenhundert ſchwere Kugeln, nebſt vielen anderen von den Jagdkanonen der kleinen Fahrzeuge, wurden auf den Feind bei dieſem Angriff geworfen. Der Feind litt bedeutenden Schaden und verlor viele Leute. Die amerikaniſchen Briggs und Schooner, ſo wie auch die Conſtitution, waren in der Höhe ſtark beſchädigt. Obgleich das letztere Schiff ſo lange Zeit dem Traubenſchußfeuer ausgeſetzt geweſen und von ſo vielen Kugeln getroffen war, ſo wurde dennoch kein Mann beſchädigt! Viele ihrer Segelleinen, Stags, Truſſen, Ketten und ein großer Theil der beweglichen Takelage war weggeſchoſſen, und dennoch entkam der Rumpf mit nur wenig Schaden. Ein Boot des John Adams, unter dem Befehl des Mr. John Orde Breighton, einer der Schiffmeiſter-Gehülfen jenes Schiffes, ſank von einer Doppelkugel getroffen, welche drei Leute tödtete und einen

gefährlich verwundete; doch der Offizier und der Reſt der Bootsleute wurde gerettet.

Während dieſes Angriffs traf eine ſchwere Kugel von den amerikaniſchen Kanonenbooten das Schloß, ſchlug durch die Mauer und fiel im Abprallen von der entgegengeſetzten Wand des Zimmers, kaum ſechs Zoll von Capitain Bainbridge nieder, welcher ſich gerade im Bette befand, und bedeckte ihn mit Schutt und Steinen, unter welchen er, ziemlich bedeutend verletzt, von ſeinen eigenen Offizieren hervorgezogen wurde. Die Stadt erlitt durch dieſen Angriff mehr Schaden, als durch die früheren, indem viele Häuſer von den Kugeln getroffen würden.

Von dieſer Zeit an bis zum Ende des Monats wurden Anſtalten getroffen, die Bombarden wieder brauchbar zu machen und die Kanonade zu erneuern, da ein anderer Transport von Malta angekommen war, ohne Nachricht von den Schiffen unter dem Befehl des Com. Barron mitzubringen. Als am 3. September Alles in Bereitſchaft war, wurde um halb drei Uhr den kleinen Fahrzeugen das Signal zum Vorrücken gegeben. Der Feind hatte jedoch ſeine Zeit eben ſo gut angewendet, wie die Amerikaner, und ſie hatten drei ihrer Boote, welche in den Affairen am 3. und 28. Auguſt geſunken waren, wieder flott gemacht. Dieſe Fahrzeuge wurden nun dem Reſt ihrer Flottille zugefügt.

Ebenſo hatten die Tripolitaner ihre Taktik geändert.

Ihre Galeeren und Kanonenboote hatten bisher, die Affaire am 3. ausgenommen, entweder hinter den Felſen, wo man über ſie weg feuern mußte, oder an den Paſſagen zwiſchen ihnen gelegen, und folglich fanden ſie ſich auf der Windabſeite der Fregatte und kleinen amerikaniſchen Kreuzer, da letztere zum Vorrücken ſtets den öſtlichen Wind wählten, um den verſtümmelten Fahrzeugen den Rückzug zu geſtatten. Am 3. Auguſt, dem ausgenommenen Falle nämlich, waren die Türken, welche augenſcheinlich nur eine Kanonade erwarteten, durch das Handgemenge ſo rauh behandelt worden, daß ſie ſich nun hüteten, ſich aus dem Hafen heraus zu wagen. Jedoch am 3. September, dem Tage, von welchem wir nun reden, hatten ſie ihren Vertheidigungsplan weislich geändert. Kaum ſahen ſie, daß ſich das amerikaniſche Geſchwader mit der Abſicht, ſie auf's Neue zu beläſtigen, in Bewegung ſetzte, als auch ihre Galeeren und Kanonenboote ſich auf den Weg machten und windwärts ſteuerten, bis ſie eine Stelle an der Windſeite des Hafens eingenommen hatten, und zwar gerade unter dem Feuer von Fort Engliſch und einer neuen Batterie, welche ein wenig weſtlich von dem letztern aufgeführt worden war.

Durch dieſe Aufſtellung der feindlichen Force ſahen ſich die Amerikaner genöthigt, auch ihrerſeits eine angemeſſene Veränderung vorzunehmen. Die Bombarden mußten ihre Stellung einnehmen und anfangen, ihre Bomben zu werfen, während die Kanonenboote in zwei

Diviſionen, unter dem Commando der Capitaine Decatur und Sommers, wie früher, und unter der Bedeckung der Briggs und Schooner, des Feindes Flottille angriffen. Dieſe Anordnung theilte das Treffen in zwei beſtimmte Theile, wodurch die Bombenſchiffe dem Feuer des Schloſſes, des Mole und der anderen Batterien ſehr ausgeſetzt wurden.

Die tripolitaniſchen Kanonenboote und Galeeren hielten das Feuer der amerikaniſchen Schiffe aus, bis dieſe auf Musketenſchußweite nahe gekommen waren, worauf ſie dann ſich zurückzogen. Die Angreifer trennten ſich nun, indem einige der Kanonenboote den Feind mit ihrem Feuer verfolgten, während die anderen mit den Briggs und Schoonern Fort Engliſch beſchoſſen.

Da unterdeſſen Com. Preble bemerkte, daß die Bombarden durch das ungeſtörte Feuer der Kanonen, welchen ſie ausgeſetzt waren, ſehr leiden mußten, ſo lief er mit der Conſtitution hinab, ganz nahe zu den Felſen und den Bombenſchiffen voraus, und legte bei. Hier eröffnete die Fregatte ein Feuer, wie es je der Seite eines Eindeckers entſtrömte, und in einer Stellung, in welcher ſie von ſiebenzig ſchweren Kanonen erreicht werden konnte. Der ganze Hafen in der Nähe der Stadt erglänzte im Waſſerſtaube, den ihre Kugeln aufwarfen, und eine jede Batterie wurde wie gewöhnlich, ſobald ſie von ihr beſchoſſen ward, zum Schweigen gebracht. Nachdem ſie über dreihundert Kugeln, ohne Trauben und Kartätſchen zu rech-

nen, ausgeworfen hatte, zog ſie ſich zurück, nachdem ſie den übrigen Fahrzeugen vorher das Signal gegeben hatte, ſich ebenfalls aus dem Treffen zu ziehen.

Die Kanonenboote befanden ſich während dieſer Affaire eine Stunde und fünfzehn Minuten lang im Gefecht und hatten, außer Trauben und Kartätſchen, vierhundert Kanonenkugeln geworfen. Lieutenant Trippe, der ſich einen Monat zuvor ſo ausgezeichnet und viele Wunden erhalten hatte, befehligte bei dieſer Gelegenheit Nr. 6, Lieutenant Morris vom Argus Nr. 3. Sämmtliche kleine Fahrzeuge waren, wie gewöhnlich, in der Höhe beſchädigt worden und der Argus hatte einigen Schaden im Rumpf erlitten.

Die Conſtitution war bei dieſem Angriff ſo ausgeſetzt geweſen, daß ihr Entkommen nur allein der Heftigkeit ihres eigenen Feuers zugeſchrieben werden kann. In den früheren Affairen hatte man gefunden, daß die Türken bei ihren Kanonen nicht zu bleiben vermochten, ſo bald dieſes Schiff auf eine Batterie ſpielte, und daß es nur dann zu leiden hatte, wenn es ſeine Stellung veränderte oder ſich drehte. Aber wenn man auch der Wirkſamkeit ihrer Canonade und der unvollkommenen Geſchützkunſt des Feindes Alles einräumt, ſo muß man dennoch erſtaunen, wie dieſe eine Fregatte ſich dem Feuer einer mehr denn doppelten Anzahl meiſtens ſchwerer Kanonen, welche noch dazu hinter Mauern ſtanden, entgegenſtellen konnte. Bei dieſer Gelegenheit wurde die Fregatte von den Kanonenbooten durchaus nicht unterſtützt,

und nachdem die Bombarden ſich zurückgezogen hatten, war ſie die alleinige Zielſcheibe des Feindes geweſen.

Wie es vorauszuſehen war, ſo litt die Conſtitution bei dieſem eben berichteten Angriff mehr, als bei irgend einem der früheren, obgleich ihr Rumpf nur von Traubenkugeln getroffen wurde. Sie erhielt drei Bomben durch die Segel, von welchen eine das Haupt-Topſegel für den Augenblick unbrauchbar machte. Auch waren ihre Segel, ſtehendes und bewegliches Tauwerk ſtark von Kugeln zerriſſen. Capitain Chauncey vom John Adams, und ein Theil ſeiner Offiziere und Mannſchaft dienten auch an dieſem Tage auf der Conſtitution, und waren von großem Nutzen. Ueberhaupt waren der Commandeur, die Offiziere und die Mannſchaft des John Adams, während der Dauer des Dienſtes nach deſſen Ankunft, immer thätig beſchäftigt, obgleich das Schiff ſelbſt wegen des Mangels an Lafetten, nicht dem Feinde gegenüber geſtellt werden konnte.

Die Bombarden hatten in dem Grade, in welchem ſie ausgeſetzt waren, auch gelitten. Nr. 1 war ſo verſtümmelt, daß es ſich nicht mehr bewegen konnte ohne getaut zu werden und ſank beinahe, als es auf den Ankergrund kam. Jedes ſeiner Segel war weggeſchoſſen worden. Commodore Preble erklärte Zufriedenheit mit der Aufführung eines jeden Mannes des Geſchwaders. Alle Schiffe ſcheinen gut geleitet und auf ihren verſchiedenen Stellen wirkſam geweſen zu ſein. Wegen des

Effects der Bomben kann man ſich auf keinen Bericht verlaſſen, obgleich vermuthet werden darf, daß nur wenige, wie gewöhnlich, zerſprangen; daß ſie übrigens gut gezielt waren und in die Stadt fielen, kann nicht bezweifelt werden.

Während nun Commodore Preble ſo thätig beſchäftigt war, den Krieg gegen den Feind fortzuſetzen, da dieſer eben erzählte Angriff auf die Stadt ſeit einem Monat der fünfte war, ſo hatte er noch ein anderes Mittel zur Beläſtigung des Feindes ausgedacht, welches zu dieſer Zeit beinahe zur Anwendung bereit war.

J. F. Cooper's

ſämmtliche Werke.

142ſtes — 144ſtes Bändchen.

Geſchichte der Nordamerikaniſchen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Dritter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

von

Dr. H. Künzel,

Mitglied der Camden Society in London.

Dritter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Erſtes Kapitel.

Die Ketſch, Intrepid, als Minenſchiff ausgerüſtet. — Verzweifelte Kühnheit und ſchreckliches Loos dieſes Schiffes. — Commodore Preble entfernt ſich von Tripolis. — Seine Rückkehr nach Amerika. — Der Congreß dankt ihm. — Sympathie der Nation mit den Hinterlaſſenen der vor Tripolis getödteten Offiziere.

Die Ketſch, Intrepid, deren ſich Decatur bedient hatte, um das Schiff Philadelphia zu verbrennen, war noch im Gebrauche und erſt vor Kurzem als Transportſchiff zwiſchen Tripolis und Malta benützt worden. Dieſes Schiff war nun in ein „hölliſches" umgewandelt worden, oder es war, um uns deutlicher auszudrücken, als Minenſchiff in der Abſicht ausgerüſtet worden, in den Hafen von Tripolis einzudringen und unter den dort liegenden feindlichen Kreuzern zu explodiren. Da das Publicum an allem, was mit der Geſchichte dieſes kleinen Schiffes in Verbindung ſteht oder ſich auf das Unternehmen bezieht, zu welchem es jetzt verwendet werden ſollte, den lebhafteſten Antheil nimmt, ſo werden wir mehr als gewöhnlich in das Einzelne gehen, wenn wir die darauf bezüglichen Begebniſſe erzählen, wie ſie durch öffentliche Urkunden oder durch mündliche Ueberlieferungen, welche des vollſten Glaubens würdig zu ſein ſchienen, auf uns gekommen ſind.

Ein kleines Gemach oder Behälter war in dem Schiffsraum der Ketſch, grade vor dem Hauptmaſt, mit Planken beſchlagen worden. Mit dieſem Behälter ſtand eine kleine Kiſte oder ein Faß in Verbindung, welches an einen andern Raum ſtieß, der mit brennbarem Material angefüllt war. In dem mit Planken beſchlagenen Raume lagen hundert Fäſſer mit Schießpulver angehäuft, und auf dem Verdeck, unmittelbar über dem Pulver, lagen 50 Bomben von dreizehn und einem halben Zoll, und hundert neunzöllige Bomben mit einer großen Menge von Kugeln, Stücken von zerbrochenen Flinten und Eiſenfragmenten der verſchiedenſten Art. In die Kiſte oder das Faß wurde eine Laufröhre gelegt und Zündſtoff in der geeigneten Weiſe angebracht. Zur Vervollſtändigung dieſer Einrichtung wurde das erwähnte zweite Gemach mit Geniſt und leichtem Holz gefüllt, welches die Laufröhre nicht nur in Brand ſteckte, ſondern auch den Feind abhielt, an Bord des Schiffes zu kommen, da die Flamme wohl jeden auf die Möglichkeit einer alsbaldigen Exploſion aufmerkſam machen mußte.

Der Plan war gut angelegt. Man beabſichtigte die erſte dunkle Nacht zu benutzen, um die Ketſch ſo weit als möglich in die Nähe der feindlichen Schiffe zu bringen und das Feuer in dem Holzzimmer anzuſtecken, worauf die dabei beſchäftigten Leute in Booten ihren Rückzug bewerkſtelligen ſollten.

Die Vorbereitungen, dieſen Anſchlag in Ausführung

zu bringen, ſcheinen mit großer Sorgfalt und Klugheit getroffen worden zu ſein. Doch wurde die Aufgabe als eine in jeder Beziehung verzweifelte angeſehen. Vor allem war es nothwendig, auf den kleinen oder weſtlichen Eingang in einem läſſig ſegelnden Schiffe und bei leichtem Winde, grade Angeſichts der verſchiedenen Batterieen abzuhalten, deren Feuer man nur dadurch entgehen konnte, daß der Feind die Ketſch für ein Schiff nahm, welches die Blockade zu forciren gedachte. Es war ferner unerläßlich, an dieſen Batterien ganz nahe hinzuſtreichen und, wie die Ketſch vorrückte, mußte ſie unmittelbar unter die Kanonenboote und Galeeren des Feindes laufen. Es iſt nicht nöthig, auf das Gefährliche einer ſolchen Unternehmung hinzudeuten, da eine einfache Kanonenſalve gegen ein kleines, mit Pulver gefülltes Schiff gerichtet, an und für ſich ſchon und zwar im höchſten Grade gefährlich war. Wenn nun auch alles auf das Beſte gelungen war, ſo mußte der Rückzug bewerkſtelligt werden, denn der Dienſt gehörte zu denen, in welchen nicht auf Gnade zu rechnen war.

Ein ſolcher Auftrag konnte nur Offizieren und Männern von anerkannter Kaltblütigkeit und Tapferkeit, von vollkommener Selbſtbeherrſchung und geprüftem Geiſte übertragen werden. Capitain Sommers, welcher bei den verſchiedenen früher erzählten Angriffen gegen die Stadt eine Abtheilung von Kanonenbooten in einer Weiſe befehligt hatte, die die Achtung Aller in Anſpruch nahm, welche

von ſeinem Benehmen Augenzeuge waren, erbot ſich freiwillig zur Leitung dieſes Unternehmens; und Lieutenant Wadworth von dem Schiffe Conſtitution, ein Offizier von großem Verdienſt, wünſchte ſich als zweiter Commandant ihm beigegeben zu ſehen. Da es unnöthig war, mehr als dieſe zwei Offiziere und die wenigen Leute abzuſenden, welche die Ketſch zu handhaben und die Boote zurückzurudern hatten, ſo erhielt kein anderer Offizier Erlaubniß mitzugehen, obgleich natürlich viele freiwillig ihre Dienſte anboten.

Da die Nacht des 4. Septembers, oder des Tags, welcher dem zuletzt erzählten Angriff folgte, dunkel zu werden verſprach und der Wind günſtig aus dem Oſten daher ſtrich, wurde ſie zur Ausführung des Plans gewählt. Commodore Preble ſcheint auf den Ausgang dieſes Unternehmens mit großer Beſorgniß geblickt und alle Vorbereitungen dazu mit der möglichſten Berückſichtigung aller Einzelnheiten angeordnet zu haben. Wie man glaubt wurde dieſes Gefühl dadurch geſteigert, daß er den Charakter der zwei Offiziere kannte, welche das Unternehmen leiten ſollten und die, wie behauptet wurde, den Entſchluß ausgeſprochen hatten, ſich weder gefangen nehmen, noch die in der Ketſch aufbewahrte Munition in die Hand des Feindes fallen laſſen zu wollen. Der letztere Punkt war von großer Wichtigkeit, denn man hatte in Erfahrung gebracht, daß es den Tripolitanern eben ſo gut, wie den Unſrigen, an Pulver fehle. Kurz, man war

überall überzeugt, daß die Offiziere, welche die Ketſch befehligten, ſich unter keinerlei Umſtänden zu Gefangenen machen laſſen würden.

Zwei ſchnelle Ruderboote, deren eins mit ſechs Ruderern zu dem Schiffe Conſtitution, das andere mit vier Ruderern zu der Syrene gehörte, wurden zur Begleitung der Ketſch gewählt und die Schiffsmannſchaft der Conſtitution und des Nautilus bedienten als Freiwillige die Boote. Im letzten Augenblick fand Israeli, ein feuriger junger Offizier, deſſen Geſuch das Minenſchiff zu begleiten abgewieſen worden war, Mittel, an Bord der Ketſch zu kommen, und man geſtattete ihm, in Betracht ſeines edeln Feuers, an dem Unternehmen Theil zu nehmen.

Als alles in Bereitſchaft war, ſetzte ſich Abends gegen acht Uhr des erwähnten Tages die Ketſch in Begleitung des Argus, Vixen und Nautilus in Bewegung. Kurz darauf lichtete auch die Syrene auf ausdrücklichen Befehl des Commodore die Anker, und hielt auf den weſtlichen oder denjenigen Eingang ab, welchen die Ketſch paſſiren mußte und blieb hier, um die Boote im Auge zu haben.

Der Nautilus, das Schiff des Capitains Sommers, begleitete den Intrepid bis nahe an den Eingang; als er aber einen Punkt erreichte, wo man beſorgen mußte, man könne ihn anſichtig werden, legte er bei und nahm, wie die andern kleinen Schiffe, einen feſten Standpunkt in der Nähe der Felſen, um die zurückkehrenden Boote

aufzunehmen. Der letzte Offizier von dem Geſchwader, welcher mit dem Capitain Sommers noch verkehrte, war Waſhington Reed, der erſte Lieutenant ſeines eigenen Schooners, des Nautilus, und dieſer trennte ſich gegen neun Uhr von ihm. Zu dieſer Zeit war auf dem „Hölliſchen" alles ruhig, gefaßt und in der beſten Ordnung. Die allgemeine Unbehaglichkeit wurde durch den Umſtand erhöht, daß drei Kanonenboote in der Nähe des Eingangs lagen, und die letzten Worte des erfahrenen Decatur, als er von ſeinem Freunde Abſchied nahm, drückten die Bitte aus, vor dieſen Booten auf ſeiner Hut zu ſein.

Die Nacht war dunkler als gewöhnlich und das letzte, was, wie man ſagen kann, von dem Intrepid geſehen wurde, waren die verſchiedenen Formen ſeines Tauwerks, als er langſam, aber ſpät, in die Dunkelheit ſteuerte, wo die Augen vieler beſorgten Zuſchauer noch ſeine ſchattigen Umriſſe zu ſehen glaubten, während er ihnen wahrſcheinlich ganz entſchwunden war. Dieſes Verſinken in der Düſterheit der Nacht war kein ſchlechtes Bild des undurchdringlichen Geheimniſſes, welches das ſpätere Thun der tapfern Mannſchaft an Bord deſſelben einhüllte.

Als das bloße Auge den Intrepid zum letzten Male erblickte, war er einen Flintenſchuß von der Mulje entfernt und hielt ſtracks auf den Hafen ab. Man ſagt jedoch, ein Offizier an Bord des nächſten Schiffes, des Nautilus, habe ihn durch Hülfe eines Nachtglaſes nicht aus dem Geſichte verloren, bis er nichts mehr als ſeine dunkeln

Umriſſe geſehen habe. Man hat das vage Gerücht verbreitet, er habe an die Felſen angeſtoßen, aber es ſcheint nicht hinreichend beglaubigt zu ſein, um ihm ein beſonderes Vertrauen zu ſchenken. Bis zu dem letzten Augenblick war er im Vorrücken begriffen.

Um dieſe Zeit begannen die Batterien Feuer zu geben. Ihre Schüſſe waren, wie man erzählt, jedem Punkte zugewendet, wo ein Feind erwartet werden konnte, und es iſt daher nicht unwahrſcheinlich, daß einzelne der Ketſch galten.

Die Zeit zwiſchen dem Augenblicke, wo man den Intrepid aus den Augen verlor und dem, wo die Mehrzahl derer, welche außerhalb der Felſen, ſein Loos erfuhren, war keine ſehr lange. Es war dies eine Zeit geſpannter, faſt athemloſer Erwartung und ſie wurde nur durch den Blitz und das Gebrüll der feindlichen Kanonen unterbrochen. Verſchiedene Gerüchte von dem, was die in die Dunkelheit Schauenden ſahen, oder zu ſehen glaubten, ſind im Umlauf; aber eine traurige Thatſache ſcheint allein ohne allen Widerſpruch zu ſein. Ein raſches, grelles Licht erleuchtete plötzlich das Rundgemälde, ein Strom von Feuer rauſcht empor, dem großen Ausbruche des Veſuvs, wie ihn Plinius beſchreibt, nicht unähnlich, und ein Aufſtürzen der Wellen folgte, welches die vor dem Eingang kreuzenden Fahrzeuge von dem Maſt bis zu dem Kiele beben machte. Dieſem plötzlichen Lichtglanz folgte eine zweifach dichte Finſterniß und

die Kanonen der Batterie verſtummten, als wenn ſie vernichtet wären. Eine Menge Bomben wurden in der Luft geſehen und manche nahmen ihre Richtung gegen die Felſen, wo man ſie fallen hörte. Man ſah die Brand-röhren brennen und einige platzten, die meiſten erloſchen aber in dem Waſſer. Auch der Maſt war ſenkrecht emporgeſtiegen und das Tauwerk und die Segel ſtanden im Feuer; wie ſie aber ſanken, war Alles in tiefe Nacht gehüllt.

Die Exploſion war ſo plötzlich und furchtbar, und die ihr folgende Dunkelheit ſo groß, daß es nicht möglich war, den Punkt genau anzugeben, wo die Ketſch ſich in jenem Augenblick befand. In dem grell glänzenden, aber raſch verſchwindenden Lichte konnte Niemand ſagen, daß er irgend mehr bemerkt habe, als einen weſentlichen Umſtand, die Thatſache nämlich, daß der Intrepid den Punkt nicht erreicht hatte, welchen er erſtrebte. Die Bomben waren nicht weit auseinander geflogen, und die, welche auf die Felſen fielen, waren eben ſo viele Beweiſe jener wichtigen Wahrheit. Keine andere Thatſache konnte einen beſtimmten Wink über den Ort geben, wo die Ketſch in die Luft geflogen war. Man hörte wohl einige Male in der Stadt ſchreien, aber das darauf folgende tiefe Schweigen war beredter, als jedes Geſchrei. Ganz Tripolis war wie eine Gräberſtadt.

Wenn jedes Auge vor der Exploſion im höchſten Grade aufmerkſam war, ſo ſtrengte ſich jetzt jedes Auge

doppelt an, die zurückkehrenden Boote zu gewahren. Die Mannſchaft ließ ſich zum Theil mit Lichtern an den Seiten der Schiffe herab und beugte ſich auf die Oberfläche des Waſſers nieder, in der Hoffnung, den dumpfen Ton der behutſamen Ruderſchläge zu hören; und oft glaubte man, die tapfern Wagehälſe ſeien ganz in der Nähe.

Sie kamen nie wieder.

Stunde um Stunde verſtrich und endlich mußte man jeder Hoffnung entſagen. Dann und wann ſtieg eine Rakete in die Luft empor oder eine Kanone wurde auf der Fregatte gelöſ't, um den Booten Signale zu geben; aber die Augen, welche die erſtere ſehen ſollten, waren getrübt und die letztere ſchlug an die Ohren von Todten.

Die drei zu dieſem Dienſte erwählten Schiffe blieben in der Nähe des Hafens, bis die Sonne aufging, aber wenige Spuren von dem Intrepid, und keine von ſeiner tapfern Bemannung waren zu entdecken. Das Wrack des Maſtes lag auf den Felſen in der Nähe des weſtlichen Eingangs und da und dort ſah man Trümmer umher zerſtreut. Eines der größten Kanonenboote des Feindes wurde vermißt und man bemerkte, daß zwei andere, die augenſcheinlich bedeutend gelitten hatten, auf das Ufer geholt worden waren. Die drei, welche dem Eingang entlang gelegen hatten, waren verſchwunden.

Man hatte die Vermuthung, daß das Schloß durch die Exploſion irgend einen Schaden gelitten habe; dies war jedoch nicht der Fall und die Amerikaner lebten im Gan-

zen in der traurigen Gewißheit, daß ſie einen ſehr bedeutenden Verluſt gehabt, ohne ſich eines verhältnißmäßigen Vortheils rühmen zu können.

Es iſt jetzt bekannt, daß der Boden der Ketſch an der Nordſeite der Felſen, in der Nähe der runden Batterie, am Ende der Mulje, angeſtoßen hatte, und da der Wind aus Oſten wehte, macht dies es gewiß, daß die Exploſion in dem weſtlichen Hafeneingang und eine volle Viertelmeile von dem Punkte ſtattfand, welchen die Ketſch erreichen wollte. In dem Wrack fand man zwei verſtümmelte Leichen und vier andere wurden am ſechſten im Hafen und an dem Ufer aufgefunden. Dieſe Leichen waren auf das Schauderhafteſte verſtümmelt und obgleich Capitain Bainbridge und einige ſeiner Cameraden Erlaubniß erhielten, ſie zu ſehen, war es doch nicht möglich, auch nur die Offiziere von der Mannſchaft zu unterſcheiden. Es wird erzählt, man habe noch ſechs Leichen am Tage nach der Exploſion ſüdlich von der Stadt am Strande gefunden und ein ſechsrudriges Boot, mit einer Leiche darin, ſei ein wenig nach Weſten in der Brandung umher getrieben *).

Dieſe Nachrichten laſſen über das Schickſal der ganzen Bemannung der Ketſch keinen Zweifel mehr übrig, auch geben ſie Fingerzeige in Bezug auf Thatſachen, welche ohne ſie in ein undurchdringliches Dunkel gehüllt

*) Aus dem Privat-Tagebuch des Capitains Bainbridge.

wären. Die Stelle, wo das Boot gefunden wurde, war ein Beweis, daß die Ketſch nicht ſehr weit in den Eingang vorgedrungen war, da das Boot ſonſt nicht von dem natürtichen Damme ab nach Weſten hätte treiben können. Das Boot und der Boden der Ketſch wurden wahrſcheinlich deßwegen nicht beiſammen gefunden, weil auf jenes der Wind mehr wirkte, auf dieſen aber die Strömung; auch konnte das Boot eher als das Wrack durch Felſen umher getrieben werden, womit das Ufer überall mehr oder weniger umgeben iſt.

Da man nur eine einzige Leiche in dem Boote fand, muß man annehmen, daß es die des Bootswächters geweſen ſei. Von dem vierrudrigen, zu der Syrene gehörigen Boote hatte man, wie es ſcheint, nicht die geringſte Nachricht erhalten und es iſt entweder bei der Explosion oder beim Sturz der Wracke untergegangen oder irgend ein Tripolitaner hat es ſich zugeeignet.

Die Thatſache, daß nur ein einziger Mann in dem Boote, welches zur Conſtitution gehörte, gefunden worden, führt zu dem Schluſſe, daß faſt die ganze Bemannung an Bord der Ketſch war, als ſie in die Luft flog. Niemand hat, ſo viel man erfahren konnte, die Behauptung ausgeſprochen, daß ein feindliches Schiff in der Nähe des Intrepid geſehen worden ſei, als er Feuer fing, und auf dieſe magere Andeutungen müſſen wir es verſuchen, unſere Vermuthungen hinſichtlich der Urſachen dieſes Unglücks zu gründen.

Daß Capitain Sommers eben ſo im Stande war, ſich, wenn die Umſtänden es erheiſchten, zu opfern, wie irgend ein Sterblicher, iſt ohne Zweifel eben ſo ſo wahr, als es gewiß iſt, daß er ohne zureichenden Grund weder ſich, noch viel weniger andere ums Leben zu bringen ſuchte. Man hat angenommen, die Ketſch ſei von dem Feinde geentert worden und der entſchloſſene Befehlshaber habe die Mine lieber angeſteckt als ſich ergeben. Der Geiſt, welchen die wahrhaft ritterlichen Thaten Decatur's geſchaffen, und die ſtrenge Mannszucht und die Kühnheit Preble's hatten allen denen, die unter ihren Befehlen ſtanden, eben ſo erhabene Begriffe von Pflicht und Eifer beigebracht, wie ſie wahrſcheinlich jemals unter einer ähnlichen Schaar edler, feuriger junger Männer gefunden worden ſind; aber es iſt nicht leicht, einen Beweggrund aufzufinden, warum die Exploſion ein abſichtlicher Act der Amerikaner geweſen ſein ſollte, ſo wie es leicht iſt, viele für das Gegentheil aufzuführen.

Es hätte nur Einen ausreichenden Grund für einen Offizier gegeben, ſich und ſeine Mannſchaft unter ſolchen Umſtänden zu opfern — nämlich die Möglichkeit, durch irgend ein anderes Mittel es zu hindern, daß die Ketſch in die Hände des Feindes fiel. Weder die Ausſage von Augenzeugen, ſo weit eine ſolche zuläſſig iſt, noch auch die Nachrichten der Tripolitaner ſelbſt ſchienen darzuthun, daß bei der Exploſion des Entrepid irgend

ein Feind nahe genug war, um einen ſo verzweifelten Schritt nothwendig zu machen. Nach dem Privat-Tagebuch des Capitain Bainbridge litten weder die Stadt, noch die Türken einen weſentlichen Schaden und man führte ihn am 8., alſo 2 Tage nach dem Vorfalle, an den Strand, um die Leichen in Augenſchein zu nehmen. Schon dies allein würde hinreichen, zu beweiſen, daß die Ketſch den Molo nicht erreicht hat. Wäre der Zweck blos geweſen, das Pulver zu vernichten, ſo hätte die Mannſchaft vorher Befehl erhalten, ſich in die Boote zu begeben, und ſelbſt unter Umſtänden, welche das Anzünden des Holzes und Geniſtes unmöglich gemacht hätten, würden die Laufröhre gebraucht worden ſein. Daß nur ein einziger Mann in dem großen Boote war, iſt aus der Lage bekannt, in welcher es gefunden wurde, und dies wäre unter keinen Umſtänden der Fall geweſen, wenn das Magazin durch die Laufröhre abſichtlich angeſteckt worden wäre. Ohne Zweifel war für jeden Fall geſorgt. Ein Mann reichte ſo gut wie 20 hin, den Zündſtoff anzubringen und, wenn die Ketſch nicht überrumpelt wurde, ſehen wir nur einen Stand der Dinge, der es wahrſcheinlich machen konnte, daß der Zündſtoff gebraucht worden wäre, ehe die Leute alle in ihren Booten waren, oder daß es irgendwo anders angelegt worden wäre, als an dem Ende der Laufröhre, oder hinten. Eine Ueberrumpelung der gedachten Art dürfte als faſt unmöglich betrachtet werden, denn man ſah, obgleich die Nacht ſehr

dunkel war, die Gegenſtände in einiger Entfernung, und es iſt auch möglich, daß die Offiziere Nachtgläſer hatten.

Erwägt man dieſe Umſtände genau, ſo dürfte die Anſicht, daß der Entrepid zufällig entzündet worden, die vernünftigſte ſein. Er war zu dieſer Zeit dem Feuer des Feindes ausgeſetzt, und obgleich es nicht wahrſcheinlich iſt, daß dieſer glühende Kugeln hatte, um einen ſo unvorgeſehenen Angriff zurückzuweiſen, ſo konnte ein kalter Schuß ein Magazin in der Lage, in welcher ſich der Entrepid befand, wohl entzünden. Ueberdies war das Deck der Ketſch mit gefüllten Bomben bedeckt und eine derſelben konnte wohl getroffen und geſprengt worden ſein. Irgend ein anderes unvorgeſehenes Begebniß mochte ſtattgefunden haben. Auf der andern Seite iſt es nothwendig zu bemerken, daß Commodore Preble feſt glaubte, ſeine Offiziere hätten ſich lieber in die Luft geſprengt, als ſich zu Gefangenen machen laſſen — eine Anſicht, mit welcher man ſich leicht vereinigen könnte, wenn ſich ein Beweis vorfände, daß ein ſolches Unglück ſie wirklich bedroht hätte. Auch bei dem damals vor Tripolis liegenden Geſchwader war es allgemeine Vermuthung, daß dies das Schickſal jener kühnen Männer geweſen ſei; aber es dürfte dies eher als eine Anſicht von dem gelten, was jene Männer im Stande geweſen wären zu thun, denn als ein Beweis deſſen, was ſie wirklich gethan haben.

Da es dem Geſchichtſchreiber obliegt, alle zu ſeinem Vorwurfe gehörigen Hauptfacta anzuführen, ſo müſſen

wir noch hinzuſetzen, daß andererſeits auch viele Neben-umſtände dazu kamen, welche ganz geeignet waren, die allgemeine Anſicht von dem Vorgang zu unterſtützen. Einer der am beſten begründeten ſteht im Zuſammenhange mit dem, was auf einem Schiffe, welches die Ketſch im Auge hatte, obgleich es nicht der ihr am nächſten liegende Schooner war, geſehen worden iſt.

An Bord ſah man ein Licht, welches ſich in einer wagerechten Linie bewegte, als würde es mit großer Schnelligkeit entlang des Decks eines Schiffes getragen; dann verſchwand es plötzlich, wie wenn eine Laterne in einer Luke verſchwindet. Unmittelbar darauf erfolgte die Explosion des Entrepid und ganz auf demſelben Punkte, was keinen Zweifel zu laſſen ſcheint, daß dieſes Licht an Bord der Ketſch geſehen wurde.

Dadurch wird jedoch die Thatſache, daß die Exploſion abſichtlich geweſen, keineswegs ins Klare geſtellt. Das leichte Gehölz, welches den Feind fern halten ſollte, wenn noch nicht angezündet geweſen, und dieſe Bewegung mit der Laterne kann den Zweck gehabt haben, es anzuſtecken und ſteht vielleicht in einem zufälligen Zuſammenhange mit der Exploſion.

Zu dieſem Erſcheinen eines Lichtes auf dem Deck des Entrepid, welches auf achtungswerthen Zeugen beruht, geſellt ſich ein Gerücht, welches von den damals in Tripolis gefangenen Amerikanern herrührt, die nach ihrer Befreiung auf eine andere nicht ganz abzuweiſende An-

ſicht in Betreff des Schickſals dieſes unglücklichen Schiffes hinleitet.

Man ſagte, die meiſten aufgefundenen Leichen ſeien von Kanonenſchüſſen, meiſtens von Traubenfeuer, verwundet geweſen. Beſonders beſchrieb man eine Leiche, an welcher man noch wenige Ueberbleibſel von hellen Nanking-Beinkleidern gefunden hatte; auch erzählte man, das Haar ſei dunkelſchwarz geweſen. Dieſer Mann hatte, wie ausgeſagt worden, nicht weniger als 3 Schüſſe vom Traubenfeuer erhalten. Man nahm an, dies ſei die Leiche des Capitains Sommers geweſen, als des Einzigen von der Geſellſchaft, der Nanking trug und dunkelſchwarzes Haar hatte. Auf die Annahme hin, daß dieſe Schußwunden wirklich vorgefunden worden wären, gründete man die Vermuthung, man habe, als die Ketſch ihren Weg verfolgte, das Schiff mit Traubenfeuer beſchoſſen und die Mehrzahl der Mannſchaft getödtet; das Magazin aber ſei von den zweien, deren Leichen man in dem Wrack gefunden, und die bei der Exploſion ohne Zweifel unten geweſen, angeſteckt worden.

Daß ein lebhaftes Feuer eröffnet wurde, als die Ketſch ſich zeigte, unterliegt keinem Zweifel, und daß ſie der Mulje und den Kron-Batterien nahe war, als die Exploſion erfolgte, weis man, da das Schiff durch Nachtgläſer geſehen wurde, und die Theile des Wracks, welche auf den Felſen gefunden wurden, ſprachen gleichfalls dafür. In der That ſcheint die Lage der letztern der Ver-

muthung Raum zu geben, daß das Gerücht von dem Anſtoß an die Felſen nicht ganz falſch ſei, in welchem Falle der Untergang des Entrepid durch das feindliche Feuer außer Zweifel geſetzt würde.

Die vorherrſchende Meinung, als wäre der Entrepid von einem oder mehreren der in der Nähe des Eingangs liegenden Kanonenbooten geentert worden, ſcheint auf keinem ausreichenden Grunde zu beruhen. Dieſe Schiffe lagen in einiger Entfernung innerhalb der Stelle, wo die Ketſch in die Luft flog, und es war nicht wahrſcheinlich, daß ſie vorrückten, um einem in den Hafen einlaufenden Schiffe entgegen zu gehen; denn, wenn ſie es für ein befreundetes anſahen, ſo war kein Grund dazu vorhanden; ſahen ſie es für ein feindliches an, ſo iſt es viel wahrſcheinlicher, daß ſie ihm ausgewichen wären. Die Tripolitaner waren in der That ſo ſcheu geworden, nachdem der Philadelphia in Brand geſteckt und ihre Boote geentert worden, daß es ungemein ſchwer war, ihren kleinen Schiffen auf Flintenſchußweite nahe zu kommen. Man wußte, daß Capitain Sommers keine Beſorgniſſe hegte, von dieſen 3 Booten angegangen zu werden, denn, als ihn ſein Freund Decatur in dieſer Beziehung warnte, antwortete er — „ſie werden viel eher kappen und Reißaus nehmen,“ und dieſe Anſicht des beſonnenen und umſichtigen Offiziers war wahrſcheinlich die richtige. Wäre irgend ein Schiff in der Nähe des Entrepid geweſen, als er in die Luft flog, ſo würde man

daſſelbe bei dem grellen Lichte der Exploſion gewiß haben ſehen können; man würde am folgenden Tage etwas von ſeinen Trümmern entdeckt haben; ſeine Maſten und Segel würden wahrſcheinlich eben ſo gut, wie die der Ketſch, in die Luft geflogen ſein.

Aber die Thatſache, daß in dem Privat-Tagebuche des Capitains Bainbridge nur dreizehn Leichen erwähnt werden, ſpricht faſt ganz zu Gunſten des Umſtandes, daß kein Tripolitaniſches Schiff bei dieſer Gelegenheit in die Luft geſprengt wurde. Die Ketſch lief in den Hafen, ehe die Amerikaner in Tripolis von der Zeit, der Art der Unternehmung und der Zahl der Bemannung etwas erfahren haben konnten. Die dreizehn Leichen entſprechen genau der Mannſchaft an Bord der Ketſch, und da ſie in dem verſtümmelteſten Zuſtande, ohne Kleider, ja viele ohne Köpfe, Arme und Beine an das Ufer geworfen wurden, war es unmöglich, anzugeben, ob es die Ueberbleibſel von Freunden oder Feinden ſeien. Wäre ein Tripolitaner mit in die Luft geflogen, ſo mußten mehr, als eben die genaue Zahl der Bemannung, in demſelben Zuſtande gefunden worden ſein und man hätte dem Capitain Bainbridge eben ſo gut todte Türken als Amerikaner gezeigt.

Das vermißte Kanonenboot, von welchem Commodore Preble in ſeinem Berichte redet, kann durch eine fallende Bombe verſunken ſein; vielleicht iſt es an den Felſen zerſchmettert und von den Wellen fortgeriſſen worden; vielleicht iſt es auch in der Dunkelheit in den Hafen

getrieben und am nächſten Morgen unter andere Boote der Flottille gerathen. Die Beobachtungen, welche man mittelſt Gläſer in einem belebten Hafen, aus einer Entfernung von zwei bis drei Meilen anſtellt, ſind ſelten ſehr zuverläſſig. Kurz, es ſcheint die beſſere und geſundere Anſicht zu ſein, daß der Intrepid, in Folge eines unglücklichen Umſtandes, an einer Stelle in die Luft flog, wo er dem Feinde wenig oder gar keinen Schaden zufügte. *)

Von dreien ſcheint eins in Betreff dieſes lange beſtrittenen Punktes das wahrſcheinlichſte. Entweder er-

*) Capitain Bainbridge ſagt in ſeinem Privat-Tagebuche: „Erfuhr, daß die Exploſion, welche wir in der letzten Nacht vernahmen, von einem Schiffe herrührte, welches die Amerikaner in den Hafen ſchickten und das in die Luft flog, ohne den Tripolitanern den geringſten Schaden zuzufügen oder ſie auch nur in Schrecken zu verſetzen." — „Ging am 8. d. mit des Paſchas Erlaubniß auf den Hafenſtrand und ſah dort ſechs Leute in dem verſtümmelteſten Zuſtande, verbrannt, auf dem Strand liegen; ſie mußten zu dem unglücklichen Minenſchiff gehört haben, deſſen Boden an der Nordſeite die Felſen, nahe der runden Batterie, auflag. Zwei dieſer Unglücklichen wurden aus dem Wrack gezogen. Die Entſtellung der Leichen war ſo groß, daß nichts an ihnen zu erkennen, ja, nicht einmal Offiziere von Matroſen zu unterſcheiden waren." — N—, der uns begleitete, ſagte mir, e habe geſtern am ſüdlichen Strande noch ſechs Perſonen gefunden, die zu demſelben Schiffe gehörten und ein amerikaniſches ſechsrudriges Boot, mit einem Manne darin, ſei in der weſtlichen Brandung umhergetrieben."

Commodore Preble's Brief iſt ſpäter von Malta aus geſchrieben; er hatte bald nach der Exploſion der Ketſch Tripolis verlaſſen und kannte daher die erſt ſpäter beglaubigten Thatſachen nicht.

folgte die Exploſion in der Ketſch mittelſt des Geſchützes des Feindes, was ungemein leicht war, in Betracht der Lage, in welcher ſie ſich befand; oder die Schiffsmannſchaft ſteckte das Magazin an, während ſie Vorbereitungen trafen, das Gehölz in Brand zu bringen, oder es iſt abſichtlich, und zwar in Folge der verzweifelten Lage geſchehen, in welche die Bemannung durch die Wirkung des Traubenfeuers gekommen war. Erwägt man reiflich alle Umſtände, ſo iſt es natürlich, das erſte als das wahrſcheinlichſte anzunehmen, da es gewiß leichter war, ein Schiff, wie der Intrepid, mit hundert Fäſſern loſen Pulvers in ſeinem Magazin mit Kanonenkugeln zur Exploſion zu bringen, als ein Schiff wie Nro. 8, welches bekanntlich auf dieſe Weiſe in dem Gefechte vom 7. Auguſt in die Luft geſprengt wurde. Was die Traubenfeuerwunden betrifft, ſo hat ſich Capitain Bainbridge nicht darüber geäußert.

Nach allen unſern Muthmaßungen und Conjecturen muß für alle Zeiten ein geheimnißvoller Schleier über dem Schickſale jener furchtloſen Offiziere und ihrer kühnen Begleiter ruhen. In welchem Lichte wir auch die Sache anſehen, ſo waren ſie Opfer jener ehrenhaften Hingebung, welche den Seemann und den Soldaten veranlaßt, ſein Leben aufzuopfern, ſobald die Ehre oder das Intereſſe ſeines Landes dieſes Opfer verlangt. Sommers' Name iſt zum Schlachtruf der amerikaniſchen Marine geworden, während die von Wadsworth und Israeli ſich an all das

anſchließen, was Unerſchrockenheit, Kaltblütigkeit und Kühnheit adeln kann.

In gewiſſer Hinſicht endigte dieſes Schauſpiel erhabener Hingebung den Krieg. Commodore Preble hatte in den vorhergehenden Kämpfen ſo viel Pulver verbraucht, daß er nicht mehr im Stande war, von ſeinen Kanonen Nutzen zu ziehen; und die Jahreszeit machte es bald gefährlich, an dieſer ſchutzloſen Küſte zu verweilen. Die Kanonen, Mörſer, Bomben u. ſ. w. wurden wegen des bedrohlichen Wetters am Tage nach dem Verluſt des Intrepid aus den kleineren Schiffen genommen und am ſiebenten erhielten der John Adams, die Syrene, Nautilus, Enterpriſe und Scourge Befehl, die Bombarden- und Kanonenboote ins Schlepptau zu nehmen und nach Syrakus zu ſegeln, während die Conſtitution, der Argus und Vixen die Blockade gemeinſchaftlich unterhielten. Man weiß nicht, daß noch ein Kanonenſchuß von Tripolis gefallen wäre.

Drei Tage ſpäter, am 10. September 1804, erſchien der Preſident, 44 Kanonen, mit dem Stander des Commodore Barron geſchmückt, ſo wie die Conſtellation, 38 Kanonen, unter Capitain Campbell's Befehl und das Commando wurde dem erſteren Offizier regelrecht überliefert. Am 12. wurden zwei Schiffe genommen, die mit Weitzen beladen waren und Tripolis zu erreichen verſuchten. Am 17. erreichte die Conſtitution mit den zwei erbeuteten Schiffen Malta und dann begab ſich Commodore Preble

an Bord des Argus nach Syrakus, wo er nur kurze Zeit verweilte und in dem John Adams nach Hauſe ſegelte. Am 26. Februar 1805 kam er nach Amerika zurück. Mittlerweile hatte ſich Capitain Decatur nach Malta begeben und übernahm den Befehl an Bord der Conſtitution — die erſte Fregatte, welche dieſer berühmte Offizier je unter ſeinem Commando gehabt hat.

Das Land würdigte die Verdienſte des Commodore Preble in hohem Grade. Er hatte Kühnheit und Vorſicht in einer Weiſe verbunden, welche die höchſten militäriſchen Eigenſchaften beurkundete, und ſeine Erfolge waren im Allgemeinen verhältnißmäßig gewesen. Der Angriff des Intrepid, welcher allein unter allen ſeinen Unternehmungen mißlang, war ſehr gut ausgedacht und angeordnet, und er würde, wäre er gelungen, wahrſcheinlich in den nächſten vier und zwanzig Stunden den Abſchluß des Friedens zur Folge gehabt haben.

Wie die Sachen ſtanden, war der Paſcha ziemlich geneigt, ſich in Verhandlungen einzulaſſen, obgleich er einige Geldberechnungen angeſtellt hatte, welche die Hoffnung in ihm rege machten, die Amerikaner würden ihre Politik der ſeinigen gleich ſtellen und lieber Löſegeld bezahlen, als ſo weit von ihrer Heimath Kreuzer zu unterhalten. Commodore Preble und alle Offiziere, Soldaten und Matroſen unter ſeinem Befehle erhielten den Dank des Congreſſes; der erſtere empfing eine goldene Ehrenmedaille.

In Folge deſſelben Beſchluſſes drückte der Congreß die Theilnahme der Nation mit den Anverwandten des Capitains Richard Sommers*), der Lieutenants Henry Wadsworth, J. v. Decatur, J. R. Cadwell und J. v. Israeli, ſo wie des Cadetten J. Sword Dorſey, der vor Tripolis gefallenen Offiziere, aus.

Zweites Kapitel.

Geſchwader im Mittelländiſchen Meere. — Blockade vor Tripolis. — Glückliche Expedition gegen Derne in Verbindung mit Hamet Caramalli. — Commodore Barron. — Der Befehl über das Geſchwader wird dem Capitain John Rodgers übertragen. — Kanonenboote. — Britiſcher Angriff. — Friedensverhandlungen mit Tripolis. — Wirkung des Kriegs auf die amerikaniſche Seemacht.

Das nach der Entfernung des Commodore Preble unter den Befehlen des Commodore Barron in dem Mittelländiſchen Meere gebliebene Geſchwader war bei weitem die ſtärkſte Macht, welche Nordamerika je zur See gehabt hatte. Es war in der That die ſtärkſte Macht, welche jemals unter den Befehlen eines einzelnen Offi-

---

*) Er war in Cape May County, Neu-Jerſey, geboren und der Sohn des Oberſten Sommers, eines Offiziers aus der Revolutionszeit. Er ging früh zur See und befehligte ſchon vor 1798 ein kleines Schiff. Er war ein warmherziger Freund, ſanft und geſellig im Umgang, ein geübter Seemann und vortrefflicher Offizier. Von ſeiner Tapferkeit hat er bei jeder Gelegenheit die glänzendſten Beweiſe gegeben.

ziers unter der amerikaniſchen Flagge zuſammengebracht worden war; und ſo klein ſie war, ſo kam ſie doch an Kraft wahrſcheinlich allen Schiffen, welche zu irgend einer Zeit während des Revolutionskrieges zur See waren, mehr als gleich. Indem wir dieſe Thatſache in das Auge faſſen, blicken wir mit Erſtaunen darauf zurück, was damals als die größte Anſtrengung eines Landes betrachtet wurde, welches 1,000,000 Tonnen Schiffslaſt in ſeiner Handelsmarine beſaß und welches, bei verminderten Angaben, von der Einfuhr allein ein Einkommen von 11,098,565 Dollars bezog. Die genannte Macht beſtand aus folgenden Schiffen: Preſident 44 Kanonen, Capitain Cox, Commodore Barron. Conſtitution 44, Capitain Decatur. Congreß 38, Capitain Rodgers. Conſtellation 38, Capitain Campbell. Eſſex 32, Capitain J. Barron. Syrene 16, Capitain Stewart. Argus 16, Capitain Hull. Vixen 12, Capitain Smith. Enterpriſe 12, Lieutenant Commodore Robinſon. Nautilus 12, Lieutenant Commodore Dent.

Der Sevange von 14 Kanonen ſegelte um dieſe Zeit nach Amerika zurück und wurde verkauft, und die Bombarden und Kanonenboote, welche man von Neapel geliehen hatte, wurden, wie es ſich von ſelbſt verſteht, dieſer Regierung zurückgegeben. Die Amerikaner behielten aber die zwei den Tripolitanern abgenommenen Schiffe. Der John Adams von 28 Kanonen, Capitain Chauncey, kehrte ebenfalls, bald nach der Landung des Commodore

Preble zu New-York in die Station zurück, und man kaufte zwei Schiffe, das eine zu Trieſt, das andere zu Malta, um ſie als Bombarden zu verwenden. Man brauchte ſie jedoch nie in dieſer Eigenſchaft, indem zwei aus Amerika ankamen, noch ehe die Jahreszeit ſo weit vorgerückt war, um die Feindſeligkeiten wieder aufzunehmen. Das zu Malta angekaufte Schiff wurde in ein Sloop *) umgewandelt, bewaffnet und bemannt und unter den Befehl des Lieutenants Evans geſtellt. Es erhielt den Namen Hornet (Horniſſe).

Das lange Ausbleiben der Verſtärkung ſcheint einer jener Intriguen unter den Mächten der Barbarei zugerechnet werden zu müſſen, die ſtets thätig waren, wenn es ſich von einem Kriege gegen die Chriſten handelte und wo alle, die nicht anders helfen konnten, gern Hand anlegten. Commodore Barron hörte in der Meerenge von dem Gerüchte, der Kaiſer von Marocco hege feindliche Abſichten; er fand es nöthig ſich von einem Theile ſeiner Flotte zu trennen, um die Mohren von jener Seite zu überwachen. Als er die Höhe des Meeres erreichte, wurde der Eſſex zurückgelaſſen und einer oder zwei Kreuzer ſcheinen den ganzen Winter auf dem Lugaus geweſen zu ſein.

Die Blockade von Tripolis wurde während der ſchlechten Jahreszeit von **1804 — 5** durch verſchiedene Schiffe

---

*) Die kleinſten Kriegsſchiffe, aber keine Kutter.

unterhalten; kein Angriff wurde jedoch verſucht, obgleich man Vorbereitungen machte, den Krieg im Frühjahr zu erneuern.

Als Commodore Preble nach Amerika zurückgekehrt war, ließ er es ſich vor allem angelegen ſein, die Regierung auf die Nothwendigkeit aufmerkſam zu machen, paſſende Bombenketſche und einige Kanonenboote bauen zu laſſen, welche geeignet wären einen Platz wie Tripolis zu beſchießen. Man folgte ſeinem Rathe und der Bau der Schiffe begann alsbald; da man aber ſah, daß die Ketſchen nicht zur gehörigen Zeit fertig ſein konnten, kaufte man die zwei oben genannten Schiffe und rüſtete ſie als Bombarden aus.

Im November erhielt Capitain Rodgers als der ältere Offizier das Commando über die Conſtitution, während Capitain Decatur den Congreß zu befehligen Auftrag erhielt. Winter und Frühling gingen auf dieſe Weiſe vorüber und die Blockade wurde faſt immer ſtreng gehandhabt, obgleich ſich außerhalb des Hafens nichts beachtenswerthes zutrug.

Während die Schiffe in dieſem Zuſtande waren, ging eine Bewegung zu Land vor ſich, deren wir nun gedenken müſſen, da ſie mit der Geſchichte des Krieges im genaueſten Zuſammenhange ſteht.

Es iſt bereits bemerkt worden, daß Juſſuf Caramalli, der herrſchende Paſcha von Tripolis, ein Eindringling, ſeinen ältern Bruder Hamet abgeſetzt hatte, um

ſich des Throns zu bemächtigen. Der Letztere hatte Mittel zur Flucht gefunden und, nachdem er lange ein wanderndes Leben geführt, ſich zu den aegyptiſchen Mameluken geflüchtet. Man hatte die amerikaniſchen Agenten mehrfach aufmerkſam gemacht, daß der abgeſetzte Fürſt benutzt werden könnte, den Krieg gegen den Eindringling wieder aufzunehmen, und zu verſchiedenen Zeiten waren manchfache Pläne zu dieſem Ende gemacht worden, obgleich ſie nie ein Ergebniß lieferten. Endlich legte Eaton, unſer Conſul zu Algier, früher Hauptmann in der Armee, rüſtig Hand an das Werk; er ging nach Amerika und wußte die Regierung zu beſtimmen, ſich ſeinem Plane ſo weit hinzugeben, daß er eine Art mittelbarer Unterſtützung erhielt. Commodore Barron erhielt Befehl, ſo weit er es für angemeſſen glaubte, Eaton hülfreich zu werden.

Als das neue Geſchwader ankam, vergewiſſerte man ſich über den Aufenthalt des Ex-Paſcha, und Eaton begann alsbald ſeine Operationen. Zwei oder drei Tage, nachdem Commodore Barron das Commando von Tripolis übernommen, ſchickte er den Argus von 16 Kanonen, Capitain Hull, mit jenem Herrn nach Alexandrien, wo er am 26. November ankam. Am 29. begab ſich Eaton, von dem Lieutenant O'Barron, von der Marine und zwei Seecadetten von dem Geſchwader, Mann und Danielſon, begleitet, nach Roſetta und von da nach Cairo. Der Vicekönig von Aegypten nahm ſie ſehr freundlich

auf und ertheilte dem Ex=Paſcha die Erlaubniß, das Land unbeläſtigt zu verlaſſen, obgleich er mit den unzufriedenen Mameluken gegen die Regierung gekämpft hatte.

Sobald Hamet Caramalli Eatons Vorſchläge hörte, trennte er ſich von den Mameluken und begab ſich, von ungefähr fünfzig Anhängern begleitet, zu einem Punkte, zwölf Stunden weſtlich von dem alten Hafen von Alexandrien. Hier fand Eaton ſich bald an der Spitze eines kleinen Haufens von Abenteurern, die er in Aegypten aufgefunden, ein. Dieſe Schaar war aus allen Nationen zuſammengeſetzt, obgleich Eaton damals zu verſtehen gab, wenn er die nöthigen Mittel hätte, würde es ihm leicht ſein, mit einem Heere von 30,000 Mann gegen Tripolis zu marſchiren, da der regierende Paſcha eine ſolche Menge ſeiner Unterthanen in die Verbannung geſchickt hatte.

Nachdem ſie ſich über ihren Verſammlungspunkt vereinigt hatten, nahm Eaton, welcher nun den Titel eines Generals führte, die Richtung durch die Wüſte von Barca nach Derne. Dies war früh im Jahre 1805.

Der Argus war nach Malta zurückgekehrt, um Vorräthe und neue Befehle einzuholen und am 2. April erſchien er, von dem Hornet mit 10 Kanonen, Lieutenant Commodore Evans, begleitet, vor Bomba. Capitain Hull ſteuerte, nachdem er einige Tage an dieſer Küſte gekreuzt hatte, ohne Nachricht von General Eaton und dem Paſcha zu erhalten, nach Weſten und traf wenige Meilen öſtlich von Derne den Nautilus, unter Lieutenant Com=

modore Dent. Capitain Hull communicirte mit dieſem Schiffe, das nahe an dem Seerande lag und überzeugte ſich, daß die Expedition an der Küſte ſei und nur die Waffen und Vorräthe, welche gebracht wurden, erwarte, um Derne anzugreifen, von welcher Stadt ſie nur zwei Stunden entfernt war. Flinten, Mundvorräthe und ein Feldſtück wurden an das Land gebracht, und eine Anzahl Seeſoldaten ſcheinen unter den Befehl O'Barron's von dem Marinecorps geſtellt worden zu ſein, worauf die Schiffe ihre Stellungen einnahmen, um den Angriff zu unterſtützen.

Am 27. April 1805, um zwei Uhr Nachmittags, begann dieſer Angriff, welcher für die Amerikaner, in der andern Halbkugel, etwas ſo Neues war. Als der Hornet, unter Lieutenant Commodore Evans, dicht angeſegelt war und ſich mit Springen auf den Tauen, einen Piſtolenſchuß von einer Batterie von acht Kanonen, vor Anker gelegt hatte, begann er das Feuer. Der Nautilus lag in einer geringen Entfernung öſtlich und der Argus noch weiter in derſelben Richtung; die beiden letzten Schiffe beſchoſſen die Stadt und die Batterie.

Nach einer Stunde war der Feind aus dem Werke getrieben, worauf denn die Schiffe die Kanonen auf die Küſte richteten, um den zu Land anrückenden Truppen den Weg zu ſäubern. Der Feind unterhielt ein lebhaftes, aber unregelmäßiges Musketenfeuer hinter den Häuſern und den Wällen hervor, als die Angreifenden ſich

näherten. Um halb drei Uhr jedoch ſtürmten Lieutenant O'Barron und Mann das Hauptwerk, nahmen die Tripolitaniſche Fahne ab und pflanzten, zum erſten Male in der Geſchichte unſeres Landes, die der Republik auf einer Feſtung der alten Welt auf. Der Feind wurde aus dieſem Werke mit ſo ungeſtümer Eile getrieben, daß er die Kanonen geladen, ja, mit dem Pulver auf der Pfanne, ſtehen ließ.

Die Kanonen wurden ſofort gegen die Stadt gewendet und da Hamet Caramalli auf der andern Seite das Feuer eröffnet hatte, ſo ſah ſich der Feind von überall her bedrängt und übergab den Platz. Um vier Uhr landeten die Boote der Schiffe mit Munition für die Kanonen, und um die Verwundeten aufzunehmen, und Derne war nun vollſtändig in dem Beſitze der Sieger.

In dieſem Angriffe wurden nur 14 Mann von Seiten der Stürmenden verwundet und getödtet; unter den erſtern war General Eaton. Die Zahl der Angreifendeu belief ſich auf 1200 Mann, während der Platz von drei bis viertauſend vertheidigt worden ſein ſoll. Die Tripolitaner machten einige Verſuche, die Stadt wieder zu nehmen, ſie wurden aber leicht zurückgeworfen, einmal ſelbſt mit bedeutendem Verluſte. Der Ex-Paſcha blieb im Beſitze der Stadt und ſeine Autorität wurde auch theilweiſe in der Provinz anerkannt.

General Eaton drang nun ernſtlich in Commodore Barron um fernere Verſtärkung und Unterſtützung, damit

er auf Tripolis losziehen könne; er erhielt jedoch abſchlägige Antwort, indem Hamet Caramalli nun in den Beſitz der zweiten Provinz des Landes eingeſetzt ſei und, wenn er den Einfluß beſitze, deſſen er ſich rühme, wohl im Stande ſein müſſe, mittelſt der gewöhnlichen Beihülfe des Geſchwaders ſeinen Zweck zu erreichen.

Dieſe Entſcheidung des Commodore Barron gab zu jener Zeit mancherlei Stoff zu politiſchen und militäriſchen Kritiken und man tadelte dieſen Offizier, daß er einen ſiegreichen Parteigänger nicht unterſtützt habe, welcher gewiß verſprach, den Krieg in einer Weiſe zu endigen, welche die enthuſiaſtiſchen Hoffnungen des Vaterlandes hinter ſich laſſen würde. Es iſt nicht leicht, über das Verdienſt oder Unverdienſt von Maßregeln dieſer Art ein Urtheil zu fällen, wenn man nicht in dem Beſitze aller hervorſpringenden Thatſachen iſt, welche jedes Unternehmen leiten müſſen, und es ſcheint paſſend, ſich zu enthalten, eine Meinung laut werden zu laſſen, zu welcher man ſich vielleicht gar nicht neigen würde, wenn man mit den Verhältniſſen genau bekannt wäre.

Die Natur des Kampfes vor Derne zeigt, daß nur wenig gethan worden und da man wußte, daß die Heeresmacht des regierenden Paſcha's ſich auf nicht weniger als 20,000 Mann belief, die im Kriege geübt und abgehärtet waren, ſo wäre es die höchſte Unklugheit geweſen, an der Spitze eines ſo unbedeutenden, ſchlecht organiſirten und zu Derne zuſammen geleſenen Haufens gegen

die Hauptſtadt anzurücken. Wenn es ſich auf der andern Seite zeigte, daß durch eine bloße Zufuhr von Waffen und Munition, nebſt andern militäriſchen Bedürfniſſen eine Truppenſchaar vor Tripolis marſchiren und einige Hoffnung hegen könne, von der Bevölkerung unterſtützt zu werden, ſo würde es einen Mangel an Urtheilskraft verrathen haben, wenn die Unterſtützung verweigert worden wäre.

Welcher Art jedoch der wahre Charakter der gegebenen Entſcheidung geweſen ſein mag, ſo war, wie es ſcheint, der Commodore Barron gar wenig dabei betheiligt, denn dieſer vortreffliche Offizier und in jeder Hinſicht höchſt achtenswerthe Menſch befand ſich damals in ſehr bedenklichen Geſundheitsumſtänden und mußte am 22. Mai den Oberbefehl über das in dem Mittelländiſchen Meere befindliche Geſchwader und die noch zu erwartenden Schiffe, dem ihm am Range zunächſt ſtehenden Offiziere, John Rodgers, übergeben.

Die ganze Seemacht war jetzt, die erwarteten Schiffe eingerechnet, in folgender Weiſe zuſammengeſetzt:

Conſtitution 44, Commodore Rodgers, Preſident 44, Capitain Cox, Conſtellation 38, Capit. Campbell, Congreß 38, Capit. Decatur, Eſſex 32, Capit. J. Barron, John Adams 28, Capit. Chauncey, Syrene 26, Capit. Stewart, Argus 16, Capit. Hull, Vixen 12, Capit. Smith, Nautilus 12, Lieut. Com. Dent, Enterpriſe 12, Lieut. Com. Robinſon, Hornet 12 Kanonen, Lieut. Com.

Evans; Bombarden: Vengeance, Lieut. Lewis, Spitfire, Lieut. M'Niel; Kanonenboote: Nr. 2. 1 Kanone, Lieut. Izard, Nr. 3. 2, Lieut. Maxwell, Nr. 4. 2, Lieut. Henley, Nr. 5. 2, Lieut. Lawrence, Nr. 6. 2, Lieut. Harraden, Nr. 8. 2, Lieut. Elbert, Nr. 9. 2, Lieut. Harriſon, Nr. 10. 2, Lieut. Carter, Nr. 11. 2, Lieut. Carter, Nr. 12. 1, Lieut. Carter.

Die in dem vorſtehenden Verzeichniſſe erwähnten Bombarden waren zwei in Amerika gekaufte und zu dieſem Zwecke ausgerüſtete Schiffe und die meiſten genannten Kanonenböte gehörten zu den größten und beſten dieſer Art, da ſie regelrecht und ſorgfältig in der Heimath gebaut worden waren. Es waren lange, niedrige, enge Schiffe, nach Art der Sloops getakelt und faſt alle mit zwei ſchweren Zweiunddreißigpfündnern bemannt, an jedem Ende einer. Da ſie mit dem Anfang der milden Jahreszeit fertig waren, glaubte man, ſie könnten, wenn man die Kanonen unten anbrächte, über das Atlantiſche Meer gebracht werden, obgleich ihre Schanddeckel, als dieſe Schiffe zum Dienſte hergerichtet waren, kaum zwei Fuß über dem Waſſer ſtanden. Dieſe Schiffe verließen unſere Küſte zu verſchiedenen Zeiten und kamen bis auf eines glücklich an. Nr. 7, Lieutenant Ogitvie, ſegelte am 14. Mai 1805 ab, da aber der Maſt des Schiffes ſprang, mußte er nach New-York zurückkehren. Am 20. Juli ſegelte er zum zweiten Male ab, man hat aber nie wieder etwas von ihm gehört.

Nr. 7 war der vierte amerikaniſche Kreuzer, welcher in einem Zeitraume von 3 Jahren auf dieſe Weiſe verſchwand. Es verdient bemerkt zu werden, daß die übrigen 8 Boote innerhalb 48 Stunden nach einander zu Syrakus ankamen. Lieutenant James Lawrence erreichte mit Nr. 6 glücklich das Mittelländiſche Meer. In der Nähe der Weſt-Inſeln ſtieg er auf die britiſche Fregatte, Lapwing, 28, Capitain Upton, welcher ihm zu Hülfe eilte, in der Meinung, das Kanonenboot ſei nur ein Floß mit ſchiffbrüchigen Seeleuten, indem ſich eine Menge Segel, aber anſcheinend kein Rumpf zeigte. Am 22. Juni ſtieß Nr. 6 auf die Flotte des Admirals Collingwood von Cadix, und während Lawrence an Bord eines der britiſchen Schiffe war, wurde ein Boot nach Nr. 6 geſandt, welches 3 Mann unter dem Vorwand, ſie ſeien Engländer, wegnahm. Als Lieutenant Lawrence an Bord ſeines Schiffes zurückkehrte, holte er ſeine Flagge herab, aber die Engländer nahmen von dem Vorfall keine Notiz. Es dient als eine paſſende Erläuterung zu dieſem Benehmen, daß in den gedruckten Briefen des Lord Collingwood, wo er von dem Preſſen von Amerikanern ſpricht, die Bemerkung zu leſen iſt, England würde einen ſolchen Schimpf nicht eine Stunde geduldet haben! — Nachdem Com. Rodgers das Commando übernommen hatte, verſetzte er Capitain J. Barron bald von dem Eſſex, 32, auf den Preſident, 44, und übergab das erſtere Schiff dem Capitain Cox.

Nun wurden die Friedensverhandlungen ernſtlich betrieben, indem Lear zu dieſem Zwecke in dem Eſſex, Capitain Barron, von Tripolis angelangt war. Nach den herkömmlichen Intriguen, Zögerungen und Umſchweifen wurde der Vertrag am 3. Juni 1805 unterzeichnet. In Folge dieſes Vertrags ſollte fortan kein Tribut mehr bezahlt werden, ſondern Amerika gab 60,000 Dollars als Löſegeld für die übrigen Gefangenen, nachdem ſie die in ihren Händen befindlichen Tripolitaner, Mann gegen Mann, ausgewechſelt hatten.

Es iſt nicht leicht, die Bedingungen dieſes Friedensſchluſſes zu billigen. Amerika hatte für die Sitten der Civiliſation, für die Rechte der Nation die Waffen ergriffen und das Löſegeld war ein unmittelbares Aufgeben beider. Wenn wir der Macht, welche ſich vor Tripolis zu ſammeln anſchickte — wenn wir der Jahreszeit, des Umſtandes, daß Derne in Hamet Caramalli's Beſitz war, und der in dem Geſchwader ſo nachdrücklich ſich kundgebenden Neigung, den Angriff gegen den Feind wieder aufzunehmen, gedenken, ſo finden wir es ſchwer, anzunehmen, daß nicht beſſere Bedingungen hätten erzielt werden können. Wie weit das Verfahren des Geſandten durch ſeine Inſtructionen bedingt war, können wir nicht ſagen; aber der Vertrag wurde gebilligt und unterzeichnet. Während viele ihn als unklug tadelten, freuten ſich alle, daß er das Mittel ward, ſo manchen Wackeren ſeiner Heimath wieder zu geben. Ueberdies iſt es nicht mehr als edel

anzunehmen, daß die Lage dieſer unglücklichen Offiziere und Leute einen großen Einfluß auf den Entſchluß der Regierung hatte, dieſer Rückſicht manche andere zum Opfer zu bringen.

So endigte, nach vier Jahren, der Krieg mit Tripolis.

Es iſt wahrſcheinlich, daß die Vereinigten Staaten auch ohne dieſen Krieg eine Anzahl Offiziere im Dienſte behalten und eine kleine Seemacht in ihren Gewäſſern gelaſſen hätten; aber der Einfluß deſſelben auf das Schickſal und den Charakter unſerer Marine iſt unberechenbar. Vielleicht nmfaßte nie ein Seedienſt, ſowohl in Bezug auf Schiffe, wie auf Offiziere, eine ſo große Menge des Vorzüglichen und eine kleine Menge des Mangelhaften, wie die Marine der Vereinigten Staaten zur Zeit, als der Friede mit Tripolis unterzeichnet wurde. Eine ſtrenge Mannszucht, im hohen moraliſchen Sinn, ſeltene Vorbilder im Seefache, thätiges Kriegsleben, die Mittel, die Kraft wechſelweiſe zu prüfen, und ein Geiſt der Nacheiferung, welcher den Nationalcharakter im höchſten Grade erheben muß, wenn je die Nationalkraft Gelegenheit hat, ſich geltend zu machen, vereinigten ſich, unſere Flotte zu heben, ihr einen Namen zu machen und ihren Charakter zu bilden. Die leichtfertigen und oft ſehr in Frage zu ſtellenden Beweiſe von Privathändeln, welche ſo oft den Ruhm eines jugendlichen Dienſtes verunzieren, waren in einer Ritterlichkeit verſchwunden, welche alles

vergaß, Vaterland und Ehre ausgenommen. Kein Zweikampf fand während Preble's Oberbefehl ſtatt; die wackern Männern, welche der Dienſt unter ihm verſammelte, bebetrachteten ſich gegenſeitig wie Brüder und die Ehre des Einen ſchien die Ehre Aller zu ſein. Ein bewunderenswürdiges esprit de corps war geſchaffen und der Knopf, welcher das Sinnbild der gemeinſchaftlichen Beſtimmung trug, wurde als das Signal betrachtet, daß man einen Freund vor ſich habe. Der Mann war im Augenblick der Gefahr neben dem Mann geſtanden und ſelbſt die Mehrzahl der Nation, die ſonſt dem Sentimentalen oder Abſtracten ſo wenig zugethan iſt, begann die Flagge mit offenem Stolze zu betrachten.

Mit Einem Worte, Ton, Kriegszucht, Stolz, Wetteifer und der Geiſt, den die Marine von dieſem entfernten und, in einem Sinne, unbedeutenden Kriege herleitete, bereiteten ſie zu einem andern und ernſteren Kampfe, welcher zur Hand war. Der Eindruck, welcher in dem Mittelländiſchen Meere erzeugt wurde, war gleichfalls günſtig, und das Haupt der römiſchen Kirche ſoll öffentlich erklärt haben, Amerika habe mehr für das Chriſtenthum gegen die Barbaren gethan, als alle europäiſche Mächte zuſammen.

Drittes Kapitel.

Briefwechſel mit dem Bey von Tunis. — Drohende Feindſeligkeiten. — Beilegung des Streites. — Neue Offiziersliſte. — Kurzſichtige Politik des Congreſſes. — Geſetz wegen des Baues von Kanonenbooten. — Engliſche Anſichten, Blockaden und Colonial-Handel betreffend. — Beſchimpfung durch das britiſche Schiff Leander. — Der Cheſapeake erhält Befehl, ſich bereit zu halten. — Angebliche Flüchtlinge von dem britiſchen Schiffe Melampus. — Der Leopard greift den Cheſapeake an. — Kriegsgericht über Commodore Barron, Capitain Gordon und Capitain Hall. — Vice-Admiral Berkeley von der amerikaniſchen Station zurückgerufen.

Sobald der Friede mit Tripolis abgeſchloſſen war, wandte Commodore Rodgers ſein Augenmerk Tunis zu, mit deſſen Regierung nun raſch ein Krieg zu beginnen ſchien. Während der Blockade, im April, hatte die Conſtitution eine dem Bey zuſtehende Schebeke weggenommen, welche, in Begleitung von 2 Priſen, Tripolis zu erreichen bemüht war. Dieſe Schiffe waren gefordert worden und man hatte den Conſul bedeutet, daß die Weigerung augenblicklich den Beginn von Feindſeligkeiten nach ſich ziehen würde. Davis, der damals zu Tunis war, benachrichtigte den Bey, daß die weggenommenen Schiffe nicht wieder herausgegeben werden könnten und die ganze Sache wurde dem Befehlshaber der Seemacht anheim gegeben. Ein Briefwechſel erfolgte und Com. Rodgers fühlte ſich nicht nur gezwungen, ſondern auch,

ohne die Klugheit bei Seite zu ſetzen, im Stande, der Regierung von Tunis zu ſagen, daß es ſeine feſte Abſicht ſei, die Rechte ſeiner Flagge und das Völkerrecht zu wahren.

Als dieſe Antwort nach Tunis kam, bediente ſich der Bey, welcher noch nicht gewöhnt war, Amerika als eine bedeutende Nation zu betrachten und der zu glauben ſchien, ſein Zorn müſſe für die Amerikaner eine Quelle ernſtlicher Beſorgniſſe werden, der ſtolzeſten Sprache, und kündigte die beſtimmte Abſicht an, die Feindſeligkeiten zu beginnen, wenn die Rückgabe der Schiffe nicht augenblicklich erfolgt. Die Zeiten hatten ſich aber geändert.

Die zeitliche Leitung der Geſchäfte war auf der andern Halbkugel den Händen furchtſamer Politiker entriſſen und Männern überantwortet worden, welche nichts ſehnlicher wünſchten, als die Barbaren zu lehren, was Rechtens ſei. Die amerikaniſchen Kauffahrteiſchiffe fürchteten nicht mehr gecapert zu werden, und der Gedanke, welcher früher etwas ſo ſchreckliches hatte — daß ein Seeräuber in das Atlantiſche Meer komme — ſchien vergeſſen zu ſein. Kurz, ein gemäßigtes Auftreten jener noch halb ſchlummernden Macht, welche, wenn ſie recht angewendet wird, der Republik jederzeit einen mächtigen Einfluß bei den Begebenheiten der Welt ſichern kann, hatte wenigſtens alle Fragen dieſer Art, welche mit ſo unbedeutenden Staaten, wie die der Barbarei, zuſammenhingen, beſeitigt. Der Bey von Tunis hatte überdies

den unglücklichſten Augenblick zu ſeiner Großthuerei gewählt, da eben jetzt faſt die ganze Seemacht unter Com. Rodgers im Mittelländiſchen Meere war. Die Kanonenboote waren angelangt und die Ketſche wurden ſtündlich erwartet. Kurz der Bey drohte zu ungelegener Zeit mit Feindſeligkeiten, denn die, welchen er drohte, hätten nichts mehr gewünſcht, als die Drohung erfüllt zu ſehen.

Sobald die Angelegenheiten zu Tripolis geordnet waren, ſegelte Commodore Rodgers daher mit dreizehn Schiffen, die Kanonenboote eingerechnet, ab und warf am 1. Auguſt in der Bai von Tunis Anker. Der Conſul begab ſich ſofort an Bord und ſetzte den Stand der Dinge auseinander. Ein Kriegsrath trat zuſammen. Das Ergebniß war ein Schreiben an den Bey, in welchem er gefragt wurde, ob die dem Conſul abgegebene Erklärung, der zufolge das Erſcheinen einer amerikaniſchen Flotte vor ſeinem Hafen als der Anfang von Feindſeligkeiten betrachtet werden ſollte, wörtlich zu nehmen ſei oder nicht? Man gab in dieſem Schreiben dem Bey auf die einfachſte Weiſe zu verſtehen, daß die Feindſeligkeiten von Seiten der Amerikaner in 36 Stunden beginnen würden, wenn er nicht antwortete.

Es kann für den Leſer nur nützlich ſein, wenn wir hier einen Augenblick verweilen und des Wechſels gedenken, welchen vier kurze Jahre in der Sprache der amerikaniſchen Agenten hervorgebracht hatten. Nachdem im

Jahre 1801 ein tripolitaniſcher Seeräuber durch den Commodore Dale weggenommen worden war, ſah er ſich gezwungen das Schiff in deſſen eigenen Hafen zu ſchicken, weil die Politik zu Hauſe, ohne Kraft und Selbſtgefühl, zauderte und unentſchieden war. Die Regierung hatte die allgemeiue Stimme, die auf Erſparniſſe drang, als Mittel gebraucht, ihre Gegner zu ſchlagen, und man berief ſich, wie es zu oft der Fall iſt, auf dieſen Umſtand, ohne zwiſchen kluger Sparſamkeit, welche durch augenblickliche Freigebigkeit künftigen großen Ausgaben vorbeugt, und jenem Benehmen richtig zu unterſcheiden, das man ſprichwörtlich in Amerika durch „Pfennig klug und Dollar thörig" ausdrückt. Aber die Gewalt der Umſtände, welche die Fehler der Menſchen ſo häufig am heilſamſten zu beſſern verſteht, hatte die Bewaffnung nöthig gemacht und es gibt keine beſſere Erklärung der Nothwendigkeit, zum Kriege gerüſtet zu ſein, als ſie in dieſem Falle ſich darſtellte.

Der Bey, welcher gewöhnt war, die Amerikaner als tributpflichtig zu betrachten, hatte einen Grund geſucht den Krieg zu beginnen, als er plötzlich den ſtolzen Ton von Seiten derer hörte, welche er bisher ſo ſehr geneigt ſah zu zaudern und zu zögern. Anfangs ſchien er den Demonſtrationen nur wenig Aufmerkſamkeit zu ſchenken und die geforderte Antwort wurde nicht ſofort überbracht. Commodore Rodgers befahl daher dem Capitain Decatur an das Land zu gehen, von dem Bey eine Audienz zu

verlangen und ihn um eine unzweideutige Löſung der Frage wegen des Krieges oder Friedens anzugehen.

Es iſt wahrſcheinlich, daß der Bey auch dieſe Sendung als eine von Unſicherheit zeugende betrachtete, denn er weigerte ſich, Capitain Decatur in der Eigenſchaft, in welcher er geſendet worden, vor ſich zu laſſen. Dieſer treffliche Offizier, der an Zögern wenig gewöhnt war, lehnte es ab in irgend einer andern vorgelaſſen zu werden. Sobald die beiderſeitigen Abſichten auseinander geſetzt waren, kehrte Capitain Decatur an Bord zurück, worauf des Bey's königliche Bruſt vor Angſt zu beben ſchien.

Ein von dem Paſcha ſelbſt unterzeichneter Brief kam an den Commodore, worin er den Wunſch zu unterhandeln ausdrückte und überhaupt die friedfertigſte Sprache führte. Bald darauf kündigta er den Wunſch an, einen Geſandten nach Waſhington zu ſenden. Dieſer gemäßigte Ton machte den drohenden Feindſeligkeiten ein Ende und die Sache wurde nach faſt vierwöchigen Verhandlungen zur Zufriedenheit wenigſtens einer der Parteien beigelegt. Die Schebeke und die zwei Priſen wurden nicht herausgegeben. Im September ſchiffte ſich ein tuniſcher Geſandte an Bord des Congreſſes von 38 Kanonen, Capitain Decatur, ein und landete zu gehöriger Zeit in Waſhington.

Commodore Rodgers blieb über einen Monat in der Bai von Tunis, im wörtlichen Sinne unter den Mündungen ſeiner Kanonen unterhandelnd, und der Erfolg

bewieß die Weisheit des von ihm verfolgten Benehmens. Die Seemacht, die beſte aller Unterhandlungsmethoden in ſolchen Dingen, hatte die alte Ordnung der Dinge gänzlich verkehrt, denn ſtatt daß ein amerikaniſcher Agent die Rückgabe der in Afrika unrechtmäßig weggenommenen Priſen zurückforderte, bat jetzt ein afrikaniſcher Agent um Auslieferung der in Amerika rechtmäßig genommenen Priſen. Später wurden die Schebeke und ihre Gefährtinnen als unbedeutend ausgeliefert; als aber der tuniſche Geſandte den Tribut, wie er früher bezahlt zu werden pflegte, forderte, ward ihm eine beſtimmte abſchlägliche Antwort. Nach einem kurzen Aufenthalte kehrte er mit dieſer Antwort zu ſeinem Herrn zurück, der Bey hielt es aber nicht für paſſend, irgend einen weitern Schritt in der Sache zu thun. Der Eindruck, welchen der Angriff auf Tripolis und die Erſcheinung des amerikaniſchen Geſchaders vor ſeiner eigenen Stadt auf ihn hervorgebracht hatte, ſcheint dauernd geweſen zu ſein.

Nach der Beilegung des Streites mit Tunis gingen unſere Schiffe allmählig aus dem Mittelländiſchen Meere, obgleich ein kleines Geſchwader in dieſen Gewäſſern immer noch nöthig war. Die Regierung war auch eher im Stande ſich zu unterrichten, welche Macht erfordert wurde, wenn der Krieg mit dem Barbareskenſtaate fortgeſetzt würde, und mehrere neue Schiffe wurden zu dieſer Zeit in die See gelaſſen, unter welchen ſich zwei regelmäßig gebaute Bombarden, der Aetna und der Veſuv,

befanden. Ferner wurden zwei Kriegsſloops von der beſten Form gebaut und erwieſen ſich als tüchtige Kreuzer. Dieſe Schiffe waren die Waſp (Wespe) von 18 und der Hornet von 18 Kanonen; jenes war ein Kriegsſchiff, dieſes eine Brigantine. Dieſe zwei ſchönen, tüchtigen Sloops hatten keine Kanonen-Decks, Decks noch Campanjen oder Backs, ſondern waren nach Art der franzöſiſchen gebaut und hatten jedes 16 Zweiunddreißigpfündner und 2 lange Zwölfpfündner.

Im April 1806 ging ein Geſetz durch, welches den Präſident bevollmächtigte, ſo viele Staatsſchiffe bauen zu laſſen, ais er für nöthig hielt, das aber die Zahl der Offiziere und Matroſen beſchränkte. Durch dieſes Geſetz kam die Zahl der Capitains auf dreizehn, die der Maſters und Comanders auf neun, und die der Lieutenants auf zweiundſiebenzig. Der Rang der Maſters und Comanders war 1804, wie bereits angedeutet, wieder hergeſtellt worden und von den ſechsunddreißig im Jahr 1801 im Dienſte behaltenen Lieutenants waren fünfzehn befördert worden, dreizehn hatten dem Dienſte entſagt, einer war im Dienſte geſtorben, einer im Dienſte ertrunken, einer im Kampfe gefallen, einer im Duelle getödtet, einer entlaſſen worden, und drei blieben noch auf der Liſte der Lieutenants. Von denen, welche vorgerückt waren, hatte einer ſeinen Abſchied genommen *) und einer war im Kampfe

*) Sterrett.

gefallen *). Demzufolge mußten, um die neue Zahl von zweiundſiebenzig zu vervollſtändigen, neunundſechzig Seecadetten zum Range von Lieutenants befördert werden.

Die in Folge des neuen Geſetzes und nach den eben angegebenen Veränderungen angeſtellten Capitaine waren folgende: 1) Samuel Nicholſon; 2) Alexander Murray; 3) Samuel Barron; 4) John Rodgers; 5) Eduard Preble; 6) James Barron; 7) William Bainbridge; 8) Hugh G. Campbell; 9) Stephan Decatur; 10) Thomas Dingey; 11) Charles Stewart; 12) Iſaac Bull; 13) John Shaw; 14) Iſaac Chauncey.

Die Maſters und Comanders waren zu dieſer Zeit: 1) John Smith; 2) Georg Cox; 3) John H. Dent; 4) Thomas Robinſon; 5) David Porter; 6) John Caſſin; 7) Samuel Evans; 8) Charles Gordon.

Man kann den Zuſtand der Marine zu der Zeit, von welcher wir jetzt reden, einen negativen nennen, denn während alle, welche über den Gegenſtand ernſtlich nachdachten, die Nothwendigkeit fühlten, dieſen Zweig der National-Vertheidigung zu vermehren, wurde nichts Bedeutſames gethan oder auch nur in das Auge gefaßt. Von Linienſchiffen, ohne die es unmöglich war, eine der europäiſchen Seemächte, ſelbſt zweiten Ranges, abzuhalten, die Häfen unſeres Landes zu blockiren, war jetzt kaum die Rede, und das Material, welches man 1800

*) Sommers.

zuſammengebracht hatte, war bald zu Ausbeſſerungen und ähnlichen Arbeiten verbraucht. Es iſt in der That ſchwer, ſich eine ſo kurzſichtige und ſchwache Politik zu denken, wie die, welche der Congreß unter dieſen beſondern Umſtänden verfolgte. Unter politiſchen Verhältniſſen, welche von einem Anſchein von Feindſeligkeiten nie ganz frei waren, bei einem Handel, der alle Meere der bekannten Welt bedeckte, und einer Erfahrung, welche überall auf die Nothwendigkeit hindeutete, Beleidigung durch Gewalt zurückzuweiſen, wurde dieſes große Intereſſe mit einer Nachläſſigkeit behandelt, die an Thorheit gränzte. Um dieſe Fahrläſſigkeit zu vermehren und die Muthloſigkeit des Dienſtes, ſo wie Derer zu ſteigern, deren Blicke die künftigen Bedürfniſſe des Landes zu ermeſſen im Stande waren, ſcheint die Regierung in Bezug auf die Vertheidigung der Häfen, Buchten und der Tiefen der Küſte eine Politik angenommen zu haben, welche ungemein geeignet war, den hohen Ton herabzuſtimmen, welchen unſere Seeleute in ihren neuern Erfahrungen ſich eigen gemacht hatten. Dieſer Plan, welcher allgemein unter dem Namen „die Kanonenboot-Politik“ bekannt iſt, entſtand ſchon in dem Jahre 1803, obgleich er nicht hinreichende Wichtigkeit hatte, um beſonders beachtet zu werden, bis zur Zeit, zu welcher wir nun in dem regelrechten Gange der Begebniſſe gekommen ſind.

Im Februar 1803 nahmen die Verhältniſſe der Republik zu Spanien, in Folge der Verweigerung eines

Lagerplatzes zu New-Orleans, eine ſo drohende Geſtalt an, daß ein Geſetz gegeben wurde, welches 50,000 Dollars für die Erbauung von Kanonenbooten auswarf. Dieſes Geld wurde jedoch, in Folge des durch den Friedensſchluß erfolgten Erwerbs von Louiſiana, nie verwendet, obgleich Schritte gethan worden waren, ſich Kanonenboot-Modelle von Spanien und Neapel zu verſchaffen — Nationen, deren Geſchäft, in Bezug auf das Seeweſen der vergangenen Jahrhunderte nur zweifelhafte Beiſpiele zur Nachahmung für ein Volk darbot, das ſo ungemein „ſeemänniſch" war, wie das Amerikaniſche.

Im Jahr 1804 verſchaffte man ſich Kanonenboote von Neapel, um Tripolis zu beſchießen, da die Lage der Felſen vor dieſer Stadt ihre Anwendung ſehr vortheilhaft erſcheinen ließ. Die neapolitaniſchen Boote erwieſen ſich jedoch mangelhaft; man baute einige zu Haus und dieſe Art Schiffe erſchien zuerſt 1805 auf unſern Waſſern. Es iſt bereits der kühnen Weiſe gedacht worden, in welcher ſie den Ocean durchſegelten und zurückkehrten. Das Geſetz, kraft deſſen dieſe Boote gebaut wurden, betrachtete ihren künftigen Gebrauch als ein Hülfsmittel zu der fortwährenden Vertheidigung der Häfen.

Allmählich häuften ſich jedoch die Gründe, welche die vollſtreckende Macht veranlaßte, dieſer Maßregel mehr Ausdehnung zu geben. Die Engländer hatten in Betreff der Blockaden und des Coloniehandels neue Lehren aufgeſtellt, welche denen der Franzoſen entgegen ſtanden,

die in gleichem Grade dem geſunden Menſchenverſtande, dem Rechte und dem Herkommen widerſprachen; und da die erſteren eine zahlreiche, tüchtige Seemacht hatten, endigten dieſe ſich bekämpfenden Anſichten mit einer Art von indirekter, halben Blockade der ganzen amerikaniſchen Küſte. Engliſche Kreuzer umlagerten unaufhörlich die beſuchteſten Häfen des Landes, während Caperſchiffe unter franzöſiſcher Flagge ſich gelegentlich der größten Exceſſe ſchuldig machten. Kurz, wir waren jetzt zu dem Beginne jenes außerordentlichen Zuſtandes der Dinge gekommen, wo jede der großen kriegführenden Mächte Europa's zu denken ſchien, jede Bewegung ſeines Feindes gegen eine neutrale Macht ſei ein hinreichender Entſchuldigungsgrund, ſich an der harmloſen, leidenden Partei zu rächen.

Die Kanonenboote fanden anfangs Beifall bei den Seeleuten, denn unternehmende junge Offiziere bekamen ſo Commandantenſtellen; auch waren die urſprünglich gebauten Schiffe von einer Größe, Stärke und Einrichtung, welche einigermaßen den Einwand zurückwieſen, als könnten junge Seeoffiziere ſich wohl weigern, in demſelben zu dienen. Am Schluſſe des Jahres 1806 kündigte der Präſident dem Congreſſe an, die durch das Geſetz vom April deſſelben Jahres zugeſtandenen fünfzig Kanonenboote ſeien ſo weit vollendet, daß es in den Händen der Regierung ſei, von allen mit dem kommenden Frühling Gebrauch zu machen; die Botſchaft enthielt auch eine Empfehlung, das Syſtem auszudehnen.

Ein bald eintreffendes Begebniß ſtachelte nicht nur dieſe Politik, ſondern veranlaßte auch die Regierung, neue Maßregeln zu ergreifen, um das Land zu ſchützen; einige dieſer waren eben ſo zweifelhafter Natur, als ſie neu waren. Einige Schiffe waren, wie gemeldet, in dem mittelländiſchen Meere verblieben, und es verdient bemerkt zu werden, daß dies, bei einem Handel, welcher, im Jahre 1807, 1,200,000 Tonnen Schiffsladung beſaß, die einzige fremde Station war, wo jemals ein amerikaniſcher Kreuzer geſehen worden. Auch fehlte es an einem eigentlichen Geſchwader für die vaterländiſchen Gewäſſer, obgleich ſich ſtets Klagen über die Unbilden hören ließen, welche die engliſchen und franzöſiſchen Kreuzer, vornehmlich die erſtern, ſogar an den Eingängen zu den Häfen des Landes, uns zufügten.

Am 25. April 1806 ſchoß das britiſche Schiff Leander, 59 Kanonen, Capitain Whitby, auf einen kleinen Küſtenfahrer, der nach Sandy Hook ging und welchen es abſchneiden wollte, und tödtete einen der Leute; da dieſe Beleidigung ganz nahe an dem Strand verübt wurde, äußerte man, in einem Theile des Landes wenigſtens, unverholen den gerechten Unwillen. Unglücklicherweiſe hatte aber in jener Zeit der Parteigeiſt die ſchlimmſte, gefährlichſte und am wenigſten achtenswerthe Form angenommen, in der er in irgend einem freien Lande auftreten kann. Indem die Regierung es vernachläſſigte, der Republik eine Stellung zu geben, welche Achtung ge-

bot, war ſie unvermeidlich gezwungen, ſich auf Beweiſe und Grundſätze in ſolchen Fällen zu ſtützen, wo nur durch Anwendung von Gewalt die Nationalrechte zu ſichern und zu wahren ſind; und indem ſie ſo handelte, öffnete ſie Sophiſtereien, Gegenbeweiſen und Schwätzereien Thür und Thor, ſo daß ſich am Ende die eine Hälfte der Republik gegen die andere aufſtellte und zwar da, wo es ſich von Gegenſtänden handelte, in welchen fremde Nationen die wirklichen Parteien auf der einen, und das gemeinſchaftliche Vaterland auf der anderen Seite waren. Kurz, man beging den großen Fehler, ſich mit Worten über Intereſſen zu ſtreiten, welche für jede kluge Regierung über allen Streit erhaben ſind. Wir werden bald Gelegenheit haben, auf einige der Folgen dieſes ungewöhnlichen Zuſtandes der Dinge, welche näher mit unſerm Vorwurfe zuſammen hängen, aufmerkſam zu machen.

Während die Gefühle, die Politik und die Vorbereitungen der Vereinigten Staaten ſich in dieſem Zuſtande befanden, erhielt der Cheſapeake 38, Befehl, ſich ſegelfertig zu halten; man wollte ihn in das Mittelländiſche Meer ſchicken, um das Flaggenſchiff jener Gewäſſer, die Conſtitution 44, abzulöſen, deren Mannſchaft durch Krankheit ſehr gelitten hatte.

Capitain Charles Gordon, der jüngſte Maſtencommandeur auf der Liſte, wurde dem Cheſapeake als Capitain beigegeben und Capitain James Barron ſollte den Stander auf ihm, als Commandant des Geſchwaders,

aufhiſſen. Dieſe beiden Offiziere ſtanden in dem größten Anſehen unter der Marine, vorzüglich Capitain Barron, welchen man für einen der geiſtvollſten und wackerſten Seeleute hielt, die Amerika je erzeugt hatte.

Der Cheſapeake lag in dem Marine-Werft zu Washington und erhielt mit dem Anfang des Jahres 1807 Befehl, ſich bereit zu halten; durch eine Ordre vom 22. Februar deſſelben Jahres ward ihm Capitain Gordon zuerſt zugetheilt; der Auftrag aber, welcher Capitain Barron zu Theil ward, ſcheint ſich erſt vom 15. Mai herzuſchreiben. Das Schiff blieb bis Ende des Frühjahrs zu Washington, wo es Maſten und Vorräthe einnahm und ſeine vollſtändige Bemannung erhielt.

Während dieſer Zeit benachrichtigte der engliſche Geſandte die Regierung, daß drei Ausreißer von dem Schiffe der britiſchen Majeſtät, Melampus, ſich unter der Mannſchaft des Cheſapeake hätten aufnehmen laſſen; er bat, dieſelben auszuliefern. Obgleich das Völkerrecht es nicht anerkennt, daß man Ausreißer zurückfordert, ſo ſind doch freundlich geſinnte Regierungen ſtets geneigt, ſich gegenſeitig Verbrecher auszuliefern, beſonders, wenn es unter Umſtänden geſchehen kann, welche keine unmittelbare Beleidigung erzeugen, und das Marine-Departement übergab Commodore Barron die Sache zur genaueren Unterſuchung. Dieſe ſcheint mit großer Vorſicht und unter dem ſichtbaren Einfluſſe des Wunſches geführt worden zu ſein, die Leute zu entlaſſen, wenn

ſie wirklich die wären, als welche man ſie bezeichnete, obgleich es in Frage zu ſtellen iſt, ob der Präſident ſelbſt geſetzlich das Recht hatte, ſie ihren Offizieren zu überliefern.

Commodore Barron befahl Capitain Gordon, die Sache ſorgfältig zu prüfen und den Bericht zu entwerfen. Es ſtellte ſich heraus, daß die drei Leute wirklich Ausreißer von dem genannten Schiffe waren; ſie behaupteten aber alle, gepreßte Amerikaner zu ſein, welche die erſte ſich bietende Gelegenheit nach der Landung an ihrer heimathlichen Küſte benutzten, um ſich einer rechtswidrigen und unerlaubten Gefangennehmung zu entziehen. Einer dieſer Männer ſollte ein Eingeborner des Eaſtern Spore ſein, eines Theils des Landes, wo Capitain Gordon zu Hauſe war, und dieſer Offizier ſcheint, nach einer ſorgfältigen Unterſuchung, an der Wahrheit dieſer Ausſagen nicht gezweifelt zu haben. Der zweite war ein farbiger Mann und es war daher an ſeinem Vorgeben nicht zu zweifeln; die Frage in Betreff des dritten Matroſen war, obgleich theilweiſe als richtig hergeſtellt, nicht vollkommen klar.

Ein Matroſe, welcher unter dieſen Umſtänden in ſeinem Vaterlande gefunden wurde und den Schutz ſeiner Geſetze als Eingeborner anſprach, konnte einer Regierung nicht ausgeliefert werden, welche anerkannt die Rechte der Individuen ſtets verletzte — am wenigſten auf das nackte Verlangen dieſer Regierung hin, und bei Abwe-

ſenheit aller Beweiſe, daß ſie im Beſitze des Rechtes ſei. Der engliſche Geſandte erhielt den Bericht und ſcheint ſich gefügt zu haben, denn man hörte nichts mehr von der Sache.

Capitain Gordon ſcheint erſt mit dem Anfange des Mai den Befehl über den Cheſapeake übernommen zu haben, da dieſes Schiff bis dorthin unter den Händen der Schiffsbauer war. In den erſten Tagen des Juni ſegelte er von Washington nach Norfolk. Um dieſe Zeit hatte er nur 12 Kanonen an Bord; da es herkömmlich iſt, daß alle Kriegsſchiffe Mount Vernon beim Vorbeifahren ſalutiren, zeigte es ſich bei dieſer Gelegenheit, daß die Ausrüſtung der Kanonen nicht ganz vollſtändig war. Capitain Gordon gab die in dieſer Hinſicht nöthigen Befehle, obgleich dieſer Umſtand wegen des noch unvollendeten Zuſtands des Schiffes wahrſcheinlich weniger Aufmerkſamkeit erregte, als dies ſonſt der Fall geweſen wäre. Der Cheſapeake lief am 4. Juni in Hampton Roads ein und am 6. Juni ſtattete Commodore Barron hier einen kurzen Beſuch ab.

Zwiſchen dem 6. und 19. Juni brachte man die fehlenden Kanonen und Vorräthe an Bord des Cheſapeake, die Mannſchaft wurde bis auf ungefähr 375 Seelen vervollſtändigt und an dem letztern Tage berichtete Capitain Gordon dem Commodore Barron, daß er ſegelfertig ſei. Vor dem 6. Juni waren den Leuten überhaupt ihre Poſten noch nicht angewieſen und von dieſem Tage an

bis zu dem der Abfahrt waren ſie nur dreimal auf ihren Poſten; bei keiner dieſer Gelegenheiten waren die Kanonen probirt worden.

Am 22. Juni 1807, um 8 Uhr Vormittags, lichtete der Cheſapeake 38, Capitain Gordon, mit dem Stander des Commodore Barron, die Anker und ſegelte dem Mittelländiſchen Meere entgegen. Damals beſtand die Ausrüſtung dieſes Schiffes aus 28 Achtzehnpfündnern auf dem unterſten Deck, und aus 12 Caronaden darüber, was die Geſammtſumme von 40 Kanonen ausmachte. Er war ein geräumiges, paſſendes Schiff, galt aber für ſeine Dimenſionen als zu ſchwach und das Segelwerk war keineswegs ausgezeichnet.

Ein britiſches Kriegsgeſchwader, deſſen Zahl und Schiffe ſtets wechſelten, hatte einige franzöſiſche Fregatten im Auge, welche mehrere Monate zu Annapolis lag und es pflegte entweder in Lynnhaven zu liegen oder dann und wann auf der offenen See zu kreuzen.

Am 21. Juni hatte dieſes Geſchwader aus den Schiffen beſtanden, deren eines die Bellona 74, und das andere der Melampus 38, war, daſſelbe Schiff, aus welchem die drei oben erwähnten Matroſen entflohen waren. Am Abend deſſelben Tages lief ein viertes Schiff, wie man ſpäter erfuhr, der Leopard 50, Capitain Humphreys, ein und legte ſich vor Anker. Der Leopard war ein kleiner Zweidecker, hatte eine Unterdeck-Batterie von 24 und ſoll in allem 56 Kanonen geführt haben. Als der

Cheſapeake vor Hampton Roads in See ſtach, lichtete der Leopard die Anker und ging der amerikaniſchen Fregatte mehrere Meilen auf der See voran. Der Wind war leicht, nordweſtlich; und als der Leopard die offene See erreicht hatte, verſchwand er hinter Cap Henry.

Kurz nach 12 Uhr erreichte der Cheſapeake das Cap und nun fuhr der Wind zwiſchen Süd und Oſt hin und her. Als er das offene Meer erreichte, ſah man den Leopard einige Meilen windwärts, wie er bei ſehr laſſem Wind nach Oſten anhielt. Er faßte jedoch bald den neuen Wind und beide Schiffe zogen die Segel auf, um vom Lande ab zu kommen, indem der Wind gut arbeitete und das Waſſer ganz glatt war. Der Leopard wendete mit dem Cheſapeake durch den Wind, obgleich das letztere Schiff mit ihm einfiel und die Entfernung zwiſchen den zwei Schiffen ſich allmählig verminderte. Nach einigen Nachrichten hatte das engliſche Schiff die Segel gerefft, um dieſe Annäherung herbei zu führen. Bis zu dieſem Augenblicke iſt jedoch, nach der beſſern Anſicht, in ſeinen Bewegungen nichts ungewöhnliches oder verdächtiges geweſen. Die britiſchen Kreuzer pflegten auf dieſe Weiſe die See zu halten, und der Leopard gewann, zumal durch den Umlauf des Windes, die Luv.

Gegen drei Uhr mochten die beiden Schiffe ſechs oder acht Meilen in der offenen See ſein. Der Cheſapeake wendete wieder öſtlich und der Leopard, dann ungefähr eine Meile windwärts, vierte rund ab und kam luvwärts,

wo er anrief und Commodore Barron benachrichtigte, er habe Depeſchen für ihn. In all dieſem war nichts ungewöhnliches, da einige Tage vorher von der Bellona von 74, Depeſchen an die Waſp von 18 Kanonen, Capitain Smith, abgegeben worden waren und das Schiff nach Europa beſtimmt war.

Commodore Barron antwortete, er werde zuwenden und ein Boot erwarten. Beide Schiffe kamen heran, indem der Cheſapeake ſein großes Segel an den Maſt legte, während man nicht beſtimmt weiß, ob der Leopard ſeine Vorder- oder Hinterſegel back legte. Um dieſe Zeit jedoch bemerkten einige Offiziere an Bord des Cheſapeake, daß das engliſche Schiff ſeine unteren Stückpforten geöffnet, und die Windpfropfen der Kanonen weggenommen hatte. Es ſcheint nicht, als ſei die letztere Thatſache, die einzige von Bedeutung, Capitain Gordon oder Commodore Barron gemeldet worden.

Nach wenigen Minuten legte ein Boot des Leoparden an den Cheſapeake an; der Offizier, welcher es begleitete, wurde in die Cajüte geführt und hier von Commodore Barron empfangen. Der engliſche Lieutenant zeigte hier einen, am 1. Juni zu Halifax von dem Vice-Admiral Berkeley ausgefertigten und an alle unter ihm ſtehenden Capitaine gerichteten Befehl vor, in Folge deſſen ſie, wenn ſie mit dem Cheſapeake außerhalb der Gewäſſer der Vereinigten Staaten zuſammentreffen ſollten, dem Befehlshaber deſſelben dieſe Ordre vorweiſen und begeh-

ren ſollten, „nach den Ausreißern ſuchen“ und „an das Werk zu gehen und nach denſelben zu ſuchen,“ zu gleicher Zeit aber auch eine ähnliche Unterſuchung an Bord ihrer eigenen Schiffe zu geſtatten.

Dieſen Befehl begleitete ein Schreiben des Befehlshabers des Leoparden an den Befehlshaber des Cheſapeake, worin er ſich auf den Befehl des Vice-Admirals bezog und die Hoffnung ausſprach: „jede auf die Ausreißer bezügliche Frage möge in einer ſolchen Weiſe ſich ausgleichen, daß dadurch die zwiſchen den beiden Nationen beſtehende Eintracht ungeſtört bleibe.“

Dieſes Schreiben beantwortete Commodore Barron dahin, daß er von Ausreißern, wie ſie hier erwähnt ſeien, nichts wiſſe. Er ſetzte hinzu, ſeine Werbeoffiziere hätten von der Regierung beſondern Befehl erhalten, keinen Ausreißer von engliſchen Schiffen aufzunehmen, und ſeine Ordres geſtatteten ihm nicht, ſeine Leute durch andere Offiziere, als die ſeinigen, die Muſterung paſſiren zu laſſen.

Wenn man dieſe Correſpondenz genauer anſieht, ſo wird man ſich leicht überzeugen, daß weder der Befehl des Viceadmirals Berkeley, noch das Schreiben des Capitains Humphreys, noch die Antwort des Commodore Barron ſich deutlich über den wichtigen Punkt äußerten, ob Gewalt gebraucht würde, wenn man die angeblichen Ausreißer nicht herausgäbe, — oder ob man ſie nicht

herausgeben wolle, wenn es anders als durch eine von fremden Offizieren anzuſtellende Muſterung herausgebracht werden könne, daß die geforderten Leute an Bord des Cheſapeake ſeien. Kurz, der Befehl und der Brief waren unbeſtimmt und allgemein, und die Antwort ſcheint in gleichem Sinne abgefaßt worden zu ſein. Der britiſche Offizier hatte Befehl erhalten, von dem Capitain des Cheſapeake „zu verlangen, in ſeinem Schiffe nach Ausreißern ſuchen zu dürfen“ und ſo weiter, und „an das Werk zu gehen und nach denſelben zu ſuchen“ u. ſ. w. Von einer Zwangsmaßregel iſt nicht die Rede, und obgleich der Ausdruck „verlangen“ ſtark war, ſo war die ganze Abfaſſung der Ordre der Art, daß man unter den gegebenen Umſtänden Zweifel hegen konnte, in wie weit die eine Partei, welche den Wunſch ausſprach, die zwiſchen den beiden Nationen beſtehende Eintracht nicht zu ſtören, ſich geneigt fühlen könne, das Völkerrecht zu verletzen, um ihren Zweck gewaltſam zu erreichen. Das Schreiben des Capitains Humphreys war eben ſo beſtimmt, und zumal eben ſo vage, als die Ordre des Vice-Admirals, da es blos ein Echo deſſelben Geiſtes war. Commodore Barron ſchlug es ſehr beſtimmt ab, einen britiſchen Offizier ſeine Leute muſtern zu laſſen, um einen möglichen Ausreißer herauszufinden, während er den allgemeinen Grundſatz nicht berichtete, noch davon ſprach, was er thun würde, könnte durch weniger unpaſſende Mittel bewieſen werden, daß ein britiſcher Ausreißer von der in der Ordre er-

wähnten Art an Bord des Cheſapeake ſei,*) und das Begehren der engliſchen Offiziere, perſönlich Nachſuchungen anzuſtellen, wurde aufgegeben. Wäre eine Klauſel in dem Vertrage zwiſchen England und Amerika geweſen, wodurch beide Nationen ſich verbindlich gemacht hätten, die gegenſeitigen Ausreißer auszuliefern, ſo würde die Forderung des Vice-Admirals Berkeley, als Befehl zu einer perſönlichen Nachſuchung genommen, die wahrſcheinlich vernünftige Auslegung ſo weit überſchritten haben, daß ſie einen Offizier gerechtfertigt hätte, anzunehmen, man beabſichtige hier nur eine kleine, den Schein recht gut wahrende Einſchüchterung, denn die Nationen laſſen ihre Verträge gewöhnlich nur durch ihre eigenen Bevollmächtigten vollſtrecken. Während in dem ganzen Benehmen der Engländer ohne Zweifel etwas ſehr zweideutiges war, war es eine ſo hochfahrende Maßregel, eine Nachfrage nach Ausreißern damit zu beginnen, daß man ein Recht in Anſpruch nahm, ein fremdes Schiff perſönlich zu unterſuchen, daß es ſehr zu glauben iſt, man habe die Abſicht gehabt, eine ſo ganz ungewöhnliche Forderung gewaltſam zu erzwingen. Es muß noch bemerkt werden, daß die in der Ordre des Vice-Admirals Berkeley erwähnten Aus-

*) Commodore Barron würde ungeſetzlich gehandelt haben, wenn er einen ſeiner regelmäßig in die Liſte eingetragenen Matroſen als Ausreißer ausgeliefert hätte. Er konnte einen Ausreißer, der an Bord ſeines Schiffes kam, zurückſchicken, aber nichts weiter.

reißer nicht die oben erwähnten von dem Melampus, ſondern Matroſen von andern Schiffen waren, welche, wie man glaubte, ſpäter an Bord des Cheſapeake aufgenommen wurden.*)

Der engliſche Lieutenant blieb ein Weile an Bord des Cheſapeake; die Nachrichten von der Dauer ſeines Beſuches wechſeln von 16—45 Minuten. Es iſt wahrſcheinlich, daß er eine volle halbe Stunde in der Kajüte war. Sein Verweilen ſcheint lange genug gewährt zu haben, um am Bord ſeines Schiffes Unbehaglichkeit zu erzeugen, denn während Commodore Barron über den Weg, den er zu verfolgen hätte, mit ſich zu Rathe ging, kam die Nachricht hinab, an Bord des Leoparden wehe ein Signal, und der Engländer erklärte ſofort, es ſei ein Befehl, mit dem Boote zururückzukehren. Bald nach dem Aushängen dieſes Signals wurde die Antwort des Commodore Barron überliefert.

Commodore Barron ließ jetzt den Capitain Gordon rufen und befahl ihm, das untere Deck zu klären — ein Geſchäft, welches ſchon ein oder zwei Stunden vorher, ohne alle Beziehung auf den Leoparden, begonnen worden war. Er begab ſich dann auf das Verdeck. Bald nach-

---

*) Ein Ausreißer vom Halifax, einem Kriegsſloop, war von ſeinem Capitain zu Norfolk geſehen worden und hatte dieſen auf der Straße beleidigt. Dieſen wollte man vorzüglich habhaft werden.

dem der engliſche Offizier das Schiff verlaſſen, und ſein Boot an dem Backbord oder der Leelaufplanke beſtiegen hatte, erſchien Commodore Barron an dem Steuerbord oder der Luv-Laufplanke, um den Leopard näher in das Auge zu nehmen. Es ſcheint, als wenn der letztere hier durch die Vorbereitungen, welche er an Bord des engliſchen Schiffes ſah, aufmerkſam gemacht und ernſtlich auf den Gedanken gebracht worden wäre, man könne ſeine Zuflucht zu Gewaltthätigkeiten nehmen.

Er ließ Capitain Gordon den Befehl zukommen, die Arbeiten auf dem untern Deck zu beſchleunigen und jeden an ſeinen Poſten zu rufen. In Folge dieſes letzteren Befehls wurden einige Trommelſchläge gehört; dieſe Töne mußten aber alsbald auf Befehl des Commodore Barron verſtummen und es wurde der Mannſchaft geboten, ſich mit ſo wenig Lärm und Aufſehen, als möglich, auf ihre Poſten zu begeben, um Zeit zu gewinnen, wenn der Leopard wirklich feindliche Abſichten hegte.

Man kann ſich ein Kriegsſchiff kaum in einer unglücklicheren Lage denken, als die des Cheſapeake in dieſem Augenblicke war. Einen Piſtolenſchuß von ihm, auf der Luvſeite, lag ein weit überlegenes Schiff, die Kanonen gerichtet, die Lunten brennend, die Mannſchaft wohl geübt; während auf ihm noch alles drunter und drüber ging, die Mannſchaft in der Bedienung des Geſchützes ungeübt und überhaupt nur dreimal an ihren Poſten gemuſtert war. Man war noch damit beſchäftigt, die Taue

aufzuſchießen, welche bis nach 2 Uhr auf dem untern Deck gelegen hatten, während die Cajüten-Schoten, das Cajüten-Geräthe und andere Verſchläge noch unberührt daſtanden. Auch ein großer Theil des Gepäcks der Schiffspaſſagiere lag auf dem untern Deck umher.

Es ſcheint jedoch, als hätten einige der Lieutenants die Bewegungen des Leoparden von Anfang her mißtrauiſch betrachtet, und da der Cheſapeake mit guten Offizieren verſehen war, ſo bemühten ſich dieſe Herren thätig, das Schiff klar zu bekommen. Die Kanonen waren geladen; aber man fand, bei genauerer Unterſuchung, daß es an Ladſtöcken, Watte, Lunten und ähnlichen Dingen fehlte.

Während die Dinge ſich in dieſer bedenklichen Lage befanden, fuhr Commodore Barron fort, von dem Deck aus den Leopard zu beobachten. Das Boot des letzteren war ungefähr fünf Minuten unterwegs und als die Leute heraus waren, wurde er hinten ausgeſackt, wo ſeine meiſten Boote lagen, und das engliſche Schiff praite.

Commodore Barron antwortete, er verſtehe das Praien nicht, worauf der Leopard recht von vorne einen Schuß abfeuerte. In wenigen Secunden folgte dieſem Schuſſe eine ganze volle Lage. Außer mehrfachem anderen Schaden, den die Kugeln dem Schiffe zufügten, wurden auch Commodore Barron, der fortwährend auf dem Deck blieb, und ſein Adjutant Broom verwundet. Der Leopard wurde nun geprait und antwortete auch, aber der Lärm und die Verwirrung machten jede Communication auf dieſe Weiſe

unmöglich. Ein Boot wurde bald darauf niedergelaſſen und erhielt Befehl, an Bord des Leoparden zu gehen; es blieb aber vorerſt liegen.

Während dieſer ganzen Zeit war man auf das eifrigſte bemüht, die Batterien in den Stand zu ſetzen und mit Ausnahme der vorderen Kanone unten, deren Gate wegen des Ankers noch zu war, ſcheint es, als hätte man die eine Lage abfeuern können, wenn es nicht durchaus an den Mitteln gefehlt hätte, ſie loszubrennen. Eine Zeitlang fehlte es an Zündpulver; und als endlich ein unzureichender Theil herbeigebracht worden, fehlten die Lunten und Loggerheads. Die letztern wurden endlich herbeigeſchafft und an die Pfannen gebracht; ſie waren aber zu kalt, um die Kanonen loszubrennen. Mittlerweile ſandte der Leopard, in einer vortrefflichen Lage und von der glatten See begünſtigt, bedachtſam ſein ganzes Feuer auf das widerſtandloſe Schiff.

Dieſer Zuſtand der Dinge dauerte von 12 zu achtzehn Minuten, als Commodore Barron, der wiederholt gewünſcht hatte, daß wenigſtens eine Kanone abgefeuert würde, die Flagge anzuholen befahl. Grade als die Flagge den Hackebord erreichte, feuerte die zweite Diviſion des Schiffes eine Kanone ab. *)

---

*) Dieſe Kanone wurde mittelſt einer von dem Kombüſe herbeigebrachten Kohle losgebrannt. Lieutenant Allen, der Offizier der Diviſion, legte ſie, nachdem das Loggerhead nicht zünden wollte, mit ſeinen Fingern an.

5*

Der Cheſapeake ſendete ſofort ein Boot an Bord des Leopard, um zu ſagen, das Schiff ſtehe dem engliſchen Capitain zur Verfügung, worauf der letztere ſeinen Offizieren befahl, die amerikaniſche Mannſchaft zu muſtern. Die drei Leute, welche als Ausreißer von dem Melampus bezeichnet worden, und einer, der ſich von dem Halifax geflüchtet hatte, wurden mitgenommen. Commodore Barron ſandte jetzt ein zweites Schreiben an Capitain Humphreys, worin er ſich bereit erklärte ſein Schiff auszuliefern; der letztere lehnte es aber ab, ſich damit zu befaſſen; die Offiziere hielten Rath und der Cheſapeake kehrte deſſelben Abends nach Hampton Roads zurück.

Der Leopard hatte bei dieſer Begegnung natürlich wenig gelitten. Der einzige Schuß, welcher abgefeuert wurde, ſoll in ſein Holz gegangen ſein; Niemand aber wurde verletzt. Nicht ſo der Cheſapeake, obgleich der Schaden, welchen er erlitt, wahrſcheinlich geringer war, als man erwartet hatte. Die Nachrichten über die Dauer des Beſchießens wechſeln von 7 bis zu 20 Minuten; nach der Mehrheit der Ausſagen belief ſich dieſe Zeit nicht über 12 Minuten. Aber drei Matroſen blieben auf der Stelle; acht waren bedeutend, zehn leicht verwundet.

Der Leopard ſcheint ſein ſtärkſtes Traubenfeuer in die niedrigen Segel geworfen zu haben, denn dieſe Art Feuer hatte die untern oder großen Segel und das Vormarsſegel durchlöchert. Einundzwanzig Kugeln trafen das Holz. Da man weiß, daß die erſte Lage, wenn die

Schiffe ſich nahe liegen und das Waſſer glatt iſt, gewöhnlich nicht ſo viel Schaden anrichtet als die folgenden, und da das ganze Feuer des Leoparden, in einem Sinne wenigſtens dieſen Vortheil hatte, ſo kann der Schaden, welchen er anrichtete, nicht als ſehr auffallend betrachtet werden. Es iſt wahr, die drei untern Maſten der amerikaniſchen Fregatte waren beſchädigt und ein großer Theil der Takelage entzwei; aber der Eindruck, welchen das Begebniß zurückließ, mußte die amerikaniſchen Seeleute überzeugen, daß das engliſche Feuer nicht ſo furchtbar ſei, als Ueberlieferungen und Gerüchte es machten.

Der Angriff auf den Cheſapeake und deſſen Reſultate machten in Amerika großes, allgemeines Aufſehen. Im Anfang, wie dies immer der Fall iſt, wenn das natürliche Gefühl und der Nationalgeiſt nicht durch die Berechnungen der Politik geleitet werden, war nur Ein Ruf des Unwillens und der Rache; in kurzer Zeit aber erhob der Parteigeiſt das Haupt und es fehlte nicht an Leuten, welche das Benehmen des engliſchen Vice-Admirals zu rechtfertigen übernahmen. Dieſe Ausnahmen abgerechnet war der allgemeine Eindruck der engliſchen Sache in Amerika gewiß ungünſtig und die Unbild konnte nicht ganz vergeſſen werden, bis ſie durch viele folgende Siege in dem öffentlichen Geiſte verwiſcht wurde.

Es iſt kaum nöthig zu bemerken, daß das verwundete Nationalgefühl ſich angelegentlich nach einem Linderungsmittel umſah, und bald wurde, wie dies in ſolchen

Fällen zu geſchehen pflegt, der Befehlshaber des Cheſapeake der Gegenſtand jener unüberlegten, ungerechten Beſchuldigungen, wie ſie immer das Volksgeſchrei begleiten, wenn die Selbſtachtung verletzt iſt. Natürlich wurde eine Unterſuchung eingeleitet und der Erfolg war eine Verweiſung des Commodore Barron, des Capitain Gordon, des Capitain Hull, des commandirenden Marine-Offiziers an Bord und des Conſtapels an ein Kriegsgericht.

Gegen den Commodore Barron wurden vier Anklagepunkte geltend gemacht. 1) „Vernachläſſigung des ihm übertragenen Amtes.“ Bei der Auseinanderſetzung dieſer Anklage wurde angeführt, daß er das Schiff vor der Abreiſe nicht gehörig unterſucht habe. 2) „Vernachläſſigung ſein Schiff zur Schlacht klar machen zu laſſen, als die Wahrſcheinlichkeit eines Angriffs zur Hand war.“ Die Anklage beſtand aus ſechs Punkten, die ſich alle auf dieſelbe Frage bezogen. 3) „Unterlaſſung, in eigener Perſon die Unteroffiziere und die Mannſchaft zu ermuntern, muthig zu kämpfen.“ Dieſe Anklage umfaßte zehn einzelne Punkte, die alle mehr oder weniger das militäriſche Urtheil und den perſönlichen Muth des Angeklagten in Frage ſtellten. 4) „Weil er nicht das äußerſte verſucht, den Leoparden wegzunehmen oder zu vernichten, welches Schiff anzugreifen ſeine Pflicht geweſen.“ Dieſe Anklage war durch fünf einzelne Punkte geſtützt.

Es iſt kaum zu bezweifeln, daß die Regierung, die [illegible]tion, und wir möchten faſt hinzuſetzen die ſämmtlichen

Seeleute vor der gerichtlichen Unterſuchung geneigt waren, Commodore Barron zu verdammen, denn es iſt eine natürliche und gewöhnliche Zuflucht der Maſſe, daß ſie ein Opfer ſucht, wenn ſie ihren Charakter oder ihr Benehmen auf irgend eine Weiſe angegriffen ſieht. Das Gericht beſtand aus tüchtigen Männern und alles ging würdevoll und feierlich zu. Man ſagt, der Seedienſt habe hier zum erſten Male ſeine ſtrenge Anhänglichkeit an Grundſätze, Formen und Gebahren an den Tag gelegt und man hat von dieſem Gerichte ſpäter immer mit Lob geſprochen und ſeine Unpartheilichkeit gerühmt.

Commodore Barron wurde von der erſten, dritten und vierten gegen ihn erhobenen Anklage freigeſprochen; in Betreff der zweiten aber ſchuldig befunden. Mehrere der in den anderen Anklagen erhobenen Punkte wurden als wahr erkannt; der Gerichtshof entſchied aber, daß er die in die Anklagen gelegte Schuld nicht erkennen könne. Der endliche Beſcheid war der, Commodore Barron ſei des fünften und ſechſten Punktes der zweiten Anklage ſchuldig, welche wörtlich ſo lauteten: „5) Inſoferne beſagter James Barron von dem commandirenden Offizier des Leoparden eine Mittheilung erhielt, welche deutlich ſagte, daß er, wenn ihm gewiſſe Matroſen nicht ausgeliefert würden, Gewalt gebrauchen ſolle, und der genannte James Barron dennoch verſäumte, ſein Schiff zum Kampf klar machen zu laſſen u. ſ. w. 6) Inſofern der beſagte James Barron in Folge der Mittheilung, welche er von

dem commandirenden Offizier des Leoparden erhalten hatte, wirklich glaubte, das genannte Schiff werde auf die erwähnte Fregatte Cheſapeake Feuer geben oder die engliſchen Ausreißer, welche an Bord des genannten Cheſapeake gefunden würden, mit Gewalt wegnehmen, wenn er dieſelben nicht auf andere Weiſe erhielte, und beſagter James Barron es dennoch verſäumte, ſein Schiff zum Kampfe klar machen zu laſſen u. ſ. w.

Auf dieſe zwei Punkte der Anklage hin wurde Commodore Barron der Dienſtvernachläſſigung ſchuldig befunden und auf fünf Jahre ohne Sold oder Emolumente ſeiner Stelle entſetzt.

Man kann die Frage aufwerfen, ob der Befehl des Vice-Admirals Berkeley und das Schreiben des Capitains Humphreys von Jedermann als Mittheilungen betrachtet werden, die „deutlich ſagen," daß man zur Gewalt zu ſchreiten die Abſicht habe.

Die Ordre des Vice-Admirals iſt ſehr künſtlich abgefaßt; ſie drückt nichts ſehr deutlich aus und denkt man ſich hinzu, daß ſie auch den Befehl enthielt, dem amerikaniſchen Capitain die Ordre ſelbſt zu zeigen, ſo darf man gar wohl annehmen, daß ſie nur ein klug erfundenes Auskunftmittel war, durch Einſchüchterung den Zweck der britiſchen Offiziere zu erreichen. Wäre z. B. der Cheſapeake kampffertig geweſen und hätte Commodore Barron die Ordre des Vice-Admirals Berkeley für einen Akt der Feindſeligkeit gehalten (wie der Gerichtshof ſie

denn wirklich anſah), den Leopard angegriffen und beſiegt, ſo hätte die Welt wahrſcheinlich die Engländer wegen Verletzung des Vertrauens klagen und behaupten hören, „die Forderung, ein Schiff wegen Ausreißer zu unterſuchen“ mit dem Anerbieten, eine ähnliche Unterſuchung auf dem britiſchen Schiffe zu geſtatten, ſei nicht nothwendig ein feindlicher Akt, und der beigefügte Befehl „an das Werk zu gehen und dieſelben zu ſuchen,“ ſei nur unter der Vorausſetzung gegeben worden, daß die in der Ordre gemachte Forderung freundſchaftlich zugeſtanden werden würde.

Wenn der ſechſte Punkt durch Zeugen völlig beglaubigt iſt, kann es nicht bezweifelt werden, daß Commodore Barron ſich großer Nachläſſigkeit ſchuldig machte; aber auch dieſer Punkt läßt manche Bemerkungen zu.

Der Gerichtshof ſcheint ſeine Entſcheidung vorzüglich auf zwei Thatſachen gegründet zu haben, nemlich auf Ausdrücke in einem Schreiben, welches den amtlichen Bericht enthielt, den Commodore Barron dem Marine-Miniſterium von dem Vorfall abſtattete, und auf Ausdrücke, die er in einer dem Angriff vorangehenden Unterhaltung brauchte. Was nun die erſtere angeht, ſo ſagte Commodore Barron dem Staatsſecretär der Inhalt der Ordre des Vice-Admirals Berkeley ſei geweſen, die Matroſen mit Gewalt wegzunehmen, ſo fern ſich keine andere Mittel böten — eine Ausſage,

welche durch die Ordre ſelbſt gewiß nicht beglaubigt wird, wie man ſich, da ſie gedruckt iſt, überzeugen kann.

Bei dem Verhöre erklärt Com. Barron dieſe Abweichung zwiſchen dem Factum und ſeiner Ausſage (die ſo ſehr gegen ſein Intereſſe diente) dadurch, daß er ſagte, er habe das Schreiben ſofort nach dem Angriffe, während er an ſeinen Wunden körperlich litt und geiſtig ſehr erregt war, geſchrieben und daß er Eindrücke, welche Begebniſſe zurückgelaſſen, mit Anſichten verwechſelt habe, welche vor deren Eintreffen ſich gebildet hatten. Wenn man dieſen Theil der Frage unterſucht, wird man finden, daß die Antwort ſehr viel für ſich hat.

Die zweite Thatſache beruht auf dem Zeugniſſe des Capitains Gordon, welcher dem Gerichte ſagte, Com. Barron habe während des Mittageſſens, 1 oder 2 Stunden, ehe der Leopard nahe kam, geäußert, er mißtraue deſſen Bewegungen. Was mündliche Ausſagen betrifft, ſo müſſen ſie ſtets mit großer Vorſicht aufgefaßt werden, da die gewöhnliche Unterhaltung und Ausdrucksweiſe ſo ſehr durch Umſtände modificirt wird; man hat daher auch ſtets wenig Gewicht auf dergleichen gelegt, ſo fern es ſich nicht von hochwichtigen Dingen handelte. Man konnte eine Bemerkung dieſer Art hinwerfen, ohne daß man Feindſeligkeiten erwartete, indem ein Herausfordern von Ausreißern keineswegs noch die Abſicht in ſich faßt, zur Gewalt zu ſchreiten, wenn die Forderung abgeſchlagen würde.

Com. Barron ſagt in ſeiner Vertheidigung, er habe ein zweites Schreiben von Capitain Humphreys erwartet, während dem es, im Falle der Noth, noch lange Zeit geweſen wäre, das Schiff kampffertig zu machen, wäre das Schiff überhaupt in einem Zuſtande geweſen, welcher es zum Kampfe eignete.

Kurz, wenn man die Zeugenausſagen ſorgfältig prüft und die Acten aufmerkſam durchgeht, wird man ſich der Anſicht der Mehrzahl fügen, daß Com. Barron für ſeine Schuld im vollſten Maaße geſtraft worden ſei, und daß er, welcher Art auch immer die Vorſchriften eines ſtrengen militäriſchen Geſetzes, und die Anforderungen rigoröſer militäriſcher Grundſätze ſein mögen, eher das Opfer von Umſtänden, als irgend eines unverzeihlichen Irrthums von ſeiner Seite geworden. Es würde ſicherer, klüger und mehr in Uebereinſtimmung mit den Schiffsgeſetzen geweſen ſein, alle Hände auf ihre Poſten zu rufen, ſobald die Schiffe ſich einander nahe kamen, und nach dem Empfange des Schreibens des Capitains Humphreys ſcheint das gebieteriſch geworden zu ſein, was vorher räthlich war; aber der beſondere Fall ließ ſo viel Milderungsgründe zu, daß allgemeine Geſetze ſich kaum auf ihn anwenden laſſen.

Es iſt höchſt erfreulich, hinzuſetzen zu können, daß ein Gerichtshof, welcher aus Männern zuſammengeſetzt war, die bei ſo vielen Gelegenheiten ihre Anhänglichkeit an die Ehre der Nationalflagge dargethan hatten, ihre

Unterſuchungen hinſichtlich des perſönlichen Benehmens des Angeklagten, mit folgenden bemerkenswerthen Worten ſchloß: „durch keine Auseinanderſetzung der Anklagepunkte und durch keine Modification der Anklagen ſelbſt wird die Anſicht des Gerichtes in Betreff der Feſtigkeit und des Muthes des Angeklagten geändert. Die Gewißheit in dieſer Hinſicht iſt klar und vollſtändig.“

Die Vernehmung des Capitains Gordon hatte zur Folge, daß er der Nachläſſigkeit in Verwaltung ſeines Amtes, ſo wie einiger unbedeutenden Formfehler in den Berichten des Conſtaples und in denen des Marine-Offiziers ſchuldig befunden wurde. Das Gericht erkannte ihm einen Privatverweis zu.

Dem Marine-Capitain Hull erging es noch beſſer, da ſein Verſehen ein blos techniſches war; das Gericht erkannte auch ihm einen Privatverweis zu und fügte bei, es würde eine leichtere Strafe über ihn verhängt haben, wenn es eine ſolche hätte auffinden können.

Der Conſtaple wurde caſſirt, beſonders weil er es vernachläſſigt hatte, eine hinreichende Anzahl Pulverhörner zu füllen, obgleich dazu beſtimmter Befehl gegeben worden war, und er berichtet hatte, er ſei demſelben nachgekommen.

Es iſt nicht leicht, einen Fehler in den drei letzten Entſcheidungen des Gerichtes zu finden, welche durch die Zeugenausſagen völlig gerechtfertigt ſcheinen, obgleich es durch die Ausſagen faſt aller vernommenen Seeoffiziere

klar hergeſtellt iſt, daß es, hätte man auch die geladenen Kanonen abfeuern können, an den Mitteln fehlte, dem Feinde eine zweite volle Lage zu geben.

Die Entdeckungen, welche das Kriegsgericht machte, enthalten Stoff zu ernſtem Nachdenken, und man kann wohl die Frage ſtellen, ob nicht jeder Unpartheiiſche, welcher die ganze Sache kalt unterſucht, zu dem Schluſſe kommen werde, daß die wirklich Schuldigen nie vor das Gericht geſtellt worden ſeien. Es muß erwähnt werden, daß Amerika in dem Jahre 1807 die Erfahrung von 3 Seekriegen hatte; daß es ſich durch die Macht der Umſtände ein Offiziercorps geſchaffen hatte, welchem, ſo klein es auch war, kein anderes in irgend einem Lande überlegen war; daß ſeine Schiffsbauer ſo ſchöne Schiffe ihrer Art auf die See lieferten, wie ſie irgend zu ſehen waren, und daß die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer tüchtigen Seemacht allgemein war. Ungeachtet aller dieſer auffallenden Thatſachen ſieht man, daß 4 Monate erforderlich waren, eine einzige Fregatte für die See auszurüſten, und zwar in Werften, welche unmittelbar unter den Augen des Congreſſes waren, und überdies in einem Augenblicke, wo die Nothwendigkeit drängte, die Ausrüſtung zu beſchleunigen. *)

*) Der Cheſapeake war beſtimmt, die Conſtitution abzulöſen und die Mannſchaft des letztern Schiffs war wirklich in einer Art Aufruhr, wenn man Leute Aufrührer nennen darf, die ungeſetz-

Unter ſolchen Umſtänden finden wir, daß die Fregatte alle ihre Kanonen erſt wenige Tage vor ihrer Abfahrt erhielt; daß die Schiffsmannſchaft in der letzten Stunde an Bord kam; daß die Bemannung nur drei Mal auf ihre Poſten gerufen worden war, ehe das Schiff in See ſtach, und daß der verantwortliche Offizier vor dem Gerichte keiner Nachläſſigkeit ſchuldig befunden worden, weil er unter dem Einfluſſe einer gebieteriſchen Nothwendigkeit handelte, obgleich zugegeben wurde, daß ſeine Leute nie in der Bedienung der Kanonen geübt worden waren, als ein fremdes Kriegsſchiff ſich an der Seite des Cheſapeake anlegte, nicht nur ſeine Flagge zu beſchimpfen, ſondern unmittelbare Gewalt an der Mannſchaft zu üben. Ein öffentlicher Kreuzer war Angeſichtes derer ausgeſandt worden, welche, vollſtändig bewaffnet ſein Verderben ſo ohne alle Form, ſo übereilt und wegwerfend ſuchten, als wenn ſeine Beſtimmung nur die einer Paſſagier-Geue wäre. Als man fühlte, daß die Nation entehrt ſei, war der Zuſtand der öffentlichen Meinung ſo „ungeſund", daß man die wirklichen Verbrecher überſah, während ihre Opfer der Gegenſtand des öffentlichen Tadels wurden.

Es iſt ein eben ſo wahrer als ehrenwerther Grundſatz, daß „getrennte Gewalt eine unverantwortliche Gewalt" wird. Der Act iſt in der That die Natur der von

---

lich zurück gehalten wurden; denn ihre Dienſtzeit war vorüber und ſie waren berechtigt, auf ihre Entlaſſung zu dringen.

der National=Geſetzgebung gehandhabten Autorität, deren Vernachläſſigung bei militäriſchen und ſeemänniſchen Arbeiten ſeit lange die meiſten Staatsmänner des Landes zu Grunde gerichtet hätte, hätten ſie für dieſelben Nachläſſigkeiten, welche ſie als eine Geſammtheit ſo zu ſagen heiligten, büßen müſſen, wie der Einzelne. Beklagen wir die Verblendung, verdammen wir die Selbſtſucht, erheben wir uns öffentlich gegen die Pflichtvernachläſſigung, welche ehrgeizige Politiker veranlaßt, den Saal des geſetzgebenden Körpers in eine Bühne politiſcher Streitigkeiten umzuwandeln, welche ſeine Verhandlungen nie ſchänden oder die Heiligkeit des Eides der Volksvertreter entweihen ſollten; wenn wir aber ſehen, daß die Folgen ſolcher unconſtitutionellen Neuerungen das Leben und die Ehre derer gefährden, welche dem Kriegsrecht anheim fallen, ſo muß ſich ein ernſtes, tadelndes Gefühl unvermeidlich den Anſichten aller ehrenhaften Bürger beigeſellen, welche das Harte des Falles reif in das Auge faſſen.

Das Benehmen des Vice=Admirals Berkeley wurde von der engliſchen Regierung getadelt und die Unbild wurde gut gemacht. *) Der Offizier wurde von der ame=

---

*) Von den drei ſogenannten Ausreißern von dem Melampus wurden zwei ſpäter zurück gegeben; der dritte ſtarb. Der Matroſe, welcher vom Halifax geflüchtet war, wurde gehenkt, ehe die Befehle zu ſeiner Auslieferung aus England angekommen waren. Capitain Humphreys ſoll wegen ſeines Benehmens nie wieder angeſtellt worden ſein.

rikaniſchen Nation zurückgerufen; obgleich die Bewohner der Vereinigten Staaten gerechten Grund zur Beſchwerde in dem Umſtande fanden, daß er bald darauf zu einer Stelle berufen ward, die für wichtiger angeſehen wurde. Es war vielleicht ein Glück, daß der Angriff auf den Cheſapeake in eine Zeit fiel, wo die Verhältniſſe zwiſchen den beiden Ländern freundſchaftlicher waren, als viele Jahre vorher, ſonſt hätte er zu einer unmittelbaren Kriegserklärung führen können.

Viertes Kapitel.

Ein unbeſchränktes Embargo wird erlaubt. — Der Bau von 188 Kanonenbooten wird gutgeheißen. — Unzweckmäßigkeit dieſer Schiffe. — Verhandlungen mit England. — Bau von Schiffen für die Binnenſeen. — Schwankende Politik. — Stärke der Seemacht Amerika's. — Vermehrung der engliſchen Kreuzer an der amerikaniſchen Küſte. — Der Preſident und Little Belt. — Anerkennung von Grundſätzen bei dem Verkehr zwiſchen Schiffen. — Preſſen von amerik. Schiffen.

Der Angriff des Leopard auf den Cheſapeake war voll von politiſchen Lehren für die Bewohner der Vereinigten Staaten. Er zeigte, welchen Beleidigungen und Beſchimpfungen die Nationen ſich ausſetzen, wenn ſie die Mittel, ſich zu vertheidigen, vernachläſſigen; er bewies, wie keck ihre großen Handelsnebenbuhler den Einfluß jenes Geiſtes der Gewinnſucht berechneten, welcher in den Berathungen der Republik ſo vorherrſchend ſein

ſollte; und er ließ von Seiten der engliſchen Agenten, wenn nicht der Regierung ſelbſt, den Entſchluß durchſchauen, auf Anſprüchen zu beſtehen, welche nie von Nationen zugegeben werden können, ohne daß ſie ſich eines Theils ihrer ſouveränen Rechte entäußern.

So demüthigend aber auch dieſe Erwägungen den Fall machen und ſo auffallend das Benehmen und der Charakter der Engländer ſich zeigte, ſo war die von der amerikaniſchen Regierung befolgte Politik, in Bezug auf die Mittel, ſowohl die Angreifenden zu ſtrafen, als auch die Rechte des Landes zu rächen, eben ſo entfernt von dem gewöhnlichen Wege richtiger Begriffe. Bei einem fremden Handel, der allein 700,000 Tonnen amerikaniſcher Schiffsladung hatte, gab der Congreß am 22. December 1807 ein Geſetz, dem zu Folge ein unbeſchränktes Embargo für alle Zweige des fremden Handels in jedem Hafen der Union erlaubt war.

Dieſe außerordentliche Maßregel wurde zugeſtandener Weiſe nicht in Folge des Angriffs auf den Cheſapeake genommen, denn die engliſche Regierung zeigte ſich ſogleich bereit, dieſe Beleidigung gut zu machen; ſie ging aus den Gefühlen der Nation hervor, welche derſelbe erzeugt hatte. Der Nationalſtolz war verletzt und die Kränkung wurzelte um ſo tiefer, je mehr alle Einſichtsvollen fühlten, daß die Nation nicht in der Lage war, die Beleidigung zu rächen. Das Geſchwader, welches damals in Lynnhaven lag, war wahrſcheinlich hinreichend,

die ganze Seemacht der Vereinigten Staaten Amerika's zu blockiren, und dies noch — wie nicht vergeſſen werden darf — in einem Lande, welches mit den Auflagen auf ſeine Einfuhr allein, deren Tonnenbetrag eben erwähnt wurde, ſeine laufenden Ausgaben beſtritt und eine alte Schuld deckte, und welches beinahe 100,000 Seeleute auf der Liſte hatte.

Der Congreß hatte ſich am 26. October verſammelt und der Präſident verbot, ſobald die Zeit es erlaubte, über das Vorgefallene zu berathen, durch ſeine Proclamation allen britiſchen Kriegsſchiffen den Eintritt in die amerikaniſchen Gewäſſer. Als die National-Geſetzgebung zuſammentrat, wurde ihr ein Vorſchlag vorgelegt, die Zahl der Kanonenboote zu vermehren. Ohne eine hinreichende Seemacht, um eine Blockade aufzubringen, die durch drei Linienſchiffe gedeckt ſein mußte — mit der Erinnerung an die vorſchwebenden Erfahrungen des Revolutionskriegs — und mit der Ausſicht auf den baldigen Kampf mit einem Volke, welches kaum Anſtand nahm, zur Friedenszeit die Häfen der Union zu ſchließen, mißleiteten die Staatsmänner jener Zeit die Hülfsquellen eines großen, erblühenden Landes, indem ſie dieſem Vorſchlag Gehör liehen und eine Art Macht ſchufen, welche, ihrer Natur nach, nur bei bedeutenderen Mittel hülfreich werden kann und dem moraliſchen Charakter des Volkes ſo wenig, wie der natürlichen Bildung der Küſte, angepaßt iſt.

Am 18. December ging ein Geſetz durch, welches

den Bau von 188 Kanonenböten, außer den bereits gebauten, genehmigte, wodurch die Geſammtſumme der Schiffe dieſer Gattung auf 257 ſtieg. Dies war die Entwicklung des ſo ſehr verdammten „Kanonenboot-Syſtems," welches eine kurze Zeit drohte, den Stolz, die Zucht, den Ton und ſelbſt den Muth der Seeleute zu untergraben.

Es kann keine Frage ſein, daß Schiffe dieſer Art unter gewiſſen Umſtänden äußerſt nützlich werden können; allein dieſe Umſtände treffen ſelten ein, da ſie immer mit Angriffen auf Städte und Häfen in Verbindung ſtehen. Da dieſe Anſichten nun aufgegeben wurden, ſo iſt es unnöthig, die Einzelnheiten aufzuzählen, durch welche ſie ſich für unſer Land vorzüglich unzweckmäßig erwieſen, obgleich es einen vorherrſchenden Grundſatz giebt, deſſen hier gedacht werden muß, und der ihre Unzuläſſigkeit von ſelbſt darthut.

Die amerikaniſche Küſte hat einen Umfang von beinahe 2000 Meilen und, um ſie mit Kanonenböten zu ſchützen, würde, wenn dies auch thunlich wäre, eine ſo große Ausgabe erforderlich ſein, daß man damit eine bewegliche Flotte ſchaffen könnte, welche nicht allein denſelben Zwekken der Vertheidigung entſpräche, ſondern auch noch den Vortheil böte, im Falle der Noth offenſiv auftreten zu können. Mit andern Worten, man lud der Nation die Koſten einer tüchtigen Seemacht auf, ohne daß ſie ſich all der Vortheile einer ſolchen erfreute.

Die Regierung hatte zur Zeit, als das Völkerrecht

und die Flagge der Vereinigteu Staaten in der eben erzählten Weiſe verletzt worden, nur über 1425 Seeleute, gewöhnliche Matroſen und Knaben, auf allen Schiffen ohne Unterſchied, zu verfügen. Die Verwaltung fühlte, daß dieſe Zahl für die gewöhnlichen Bedürfniſſe des Dienſtes unzureichend ſei und früh im Jahre 1808 begehrte das Secretariat, ſich ermächtigt zu ſehen, 1272 Mann mehr auszuheben, um ſie an Bord der Kanonenboote zu verſetzen, welche nun zu ihrer Aufnahme bereit wären; das nöthige Geſetz wurde jedoch zurückgehalten.

Das Drohen eines Krieges, welcher den Angriff des Leopard zur Folge haben konnte, ſcheint die engliſche Regierung auf die Nothwendigkeit hingewieſen zu haben, wirkſame Mittel anzuwenden, um die lange obſchwebenden Streitigkeiten zwiſchen den zwei Nationen beizulegen und man pflog während des Jahres 1808 Unterhandlungen, in einer Weiſe, welche einen friedlichen Abſchluß des Streites verſprach und in Uebereinſtimmung mit einem Verfahren (es würde ein Mißbrauch des Wortes ſein, wollte man es Politik nennen), welches lange in dem Lande vorherrſcht, ſo daß die Zeit, welche thätig zu Vorbereitungen hätte verwendet werden ſollen, leider in der eiteln Erwartung verloren wurde, ſie würden unnöthig ſein.

Der Congreß that nichts, um die Zahl der Matroſen oder der Schiffe zu vermehren, bis der Präſident am letzten Januar 1809 Befehl erhielt, die Schiffe, Verei-

nigte Staaten von 44, Preſident von 44, Eſſex von 32 und John Adams von 24 Kanonen, auszurüſten; das letztere Schiff war zu einem Kriegsſloop hergerichtet worden. In Folge deſſelben Geſetzes wurde die Zahl der Offiziere und Matroſen vermehrt, indem der Präſident ſich ermächtigt ſah, die Zahl der Seecadetten anf 450 zu erhöhen und überhaupt 5025 Seeleute, gewöhnliche Matroſen und Knaben, anzuſtellen. Mit Zuziehung der übrigen Offiziere und des Marine-Corps belief ſich die Geſammtzahl der Dienſtfähigen auf nicht weniger als 7000 Mann, als das Geſetz zur Vollziehung kam.

Die Ausrüſtung der eben erwähnten größern und überhaupt aller brauchbaren Schiffe rettete wahrſcheinlich die Marine der Vereinigten Staaten vor gänzlicher Zerrüttung und Auflöſung. Sie war das Mittel, einen großen Theil der Offiziere aus den Kanonenböten zu entfernen, und jenen Stolz und die bewundernswürdige Disciplin, welche ſie am Schluſſe des Tripolitaniſchen Krieges auszeichnete, von Neuem zu beleben. Zu dieſer Zeit waren faſt alle Cadetten, welche vor Tripolis geweſen, Lieutenants geworden und man hatte bereits ein Beiſpiel, daß ein Offizier, welcher als Seecadet in den Dienſt getreten war, die Fregatte befehligte, in welcher er zuerſt gedient hatte *).

Die Regierung wendete jetzt auch ihre Aufmerkſam-

*) Capitain Decatur.

keit ernſtlich auf die großen Seen, als Binnengewäſſer, auf welchen ihre künftige Politik den Gebrauch von Kriegsſchiffen nothwendig machen konnte. Sowohl England als Frankreich hatten in der frühern Geſchichte des Landes Kreuzer auf den großen Seen gebraucht, obgleich die Anſiedelungen der erſtern ſich von der Eroberung Canada's nicht bis an ihre Ufer erſtreckten. In dem Revolutionskriege wurden von den beiden kriegführenden Mächten Schiffe am See Champlain gebaut, obgleich niemals ein amerikaniſcher Seeoffizier auf den Binnengewäſſern gedient hatte. Im Laufe des Sommers 1808 wurde es jedoch für klug erachtet, Schiffe in jenen Gegenden zu brauchen, da die Engländer bereits auf dem Ontario und dem Erie dergleichen hatten.

Da kein beſonderes Geſetz zu einem ſolchen Zwecke beſtand, ſo benutzte der Präſident die ihm anheimgegebene Ermächtigung, Kanonenböte zu bauen, zu dieſem Behufe. Man ſtellte dem Lieutenant M. T. Woolſey einige Offiziere zur Verfügung und ermächtigte ihn, zum Bauen von drei Schiffen Contrakte abzuſchließen, deren eines für den Ontario-See, die zwei andern für den Champlain-See gebaut werden ſollten. Dieſe beiden letztern waren nur gewöhnliche Kanonenböte, das erſtere für den Ontario-See aber eine regelmäßige Kriegsbrigg; es war von 240 Tonnenmaß, faßte 16 Kanonen und trug, als die Schiffsbauer es im Frühling 1809 den zu ſeinem Empfange beorderten Seeoffizieren übergaben

ſechzehn vierundzwanzigpfündige Caronaden. In Folge einer zu jener Zeit mit England getroffenen Uebereinkunft, die aber in Europa nicht ratificirt wurde, ſollte dieſes Schiff, das den Namen Oneida erhielt, erſt im folgenden Jahre bemannt und in den See gelaſſen werden.

Die Politik beider Nationen war um dieſe Zeit ſchwankend; England ſchien zuweilen geneigt, die verſchiedenen wichtigen Streitpunkte mit Amerika freundſchaftlich beizulegen und die amerikaniſche Regierung handelte manchmal, als ob ſie den Krieg für unmöglich hielt, während ſie ein anderes Mal wieder ernſtliche Rüſtungen machen zu wollen ſchien. So vergingen die Jahre 1808, 1809 und 1810, während das Embargo aufgehoben, das Nichtverkehr-Geſetz mit Großbritannien erlaſſen und endlich alle Zwangsmaßregeln entfernt wurden.

Während dieſen Jahren der Ungewißheit wurden die Schiffe der Marine, welche im Dienſte waren, vorzüglich an der Küſte gebraucht, oder ſie beſorgten den Verkehr mit den verſchiedenen diplomatiſchen Agenten in Europa, indem ſie die Depeſchen überbrachten. Dieſe Zeit war ohne Frage für den Seedienſt wichtig, denn ſeit dem Angriff auf den Cheſapeake herrſchte die größte Wachſamkeit und jeder Commandant ſah eifrig nach einer Gelegenheit aus, die wirkliche oder eingebildete Beſchimpfung jenes Schiffes zu rächen. Man ſandte keine Schiffe mehr in das Mittelländiſche Meer, ſondern behielt die ganze Flotte der Union zu Haus. Das Land hatte nun folgende Schiffe

im Dienſt: Preſident, 44; Conſtitution, 44; Vereinigte Staaten, 44; Eſſex, 32; John Adams, 24; Wasp, 18; Hornet, 18; Argus, 16; Syrene, 16; Nautilus, 12; Enterpriſe, 12; Vixen, 12.

Zu dieſen Kreuzern kam eine große Anzahl Kanonenboote, welche meiſtens von Schiffsmaſters befehligt wurden, die man unter den Offizieren der Kauffahrteifahrer gewählt hatte. Der Nautilus und Vixen waren zu Briggs hergerichtet worden; der Entrepriſe erhielt bald darauf dieſelbe Takelage und da ſich Gelegenheit fand, den Hornet anders zu bauen, ſo wurde er in ein Kriegsſchiff umgewandelt und erhielt 2 Kanonen mehr, trug alſo nun 20. Leider ging aber die Gelegenheit, eine Flotte herzuſtellen, die gegen Blockaden ſchützen konnte, ungenützt vorüber.

Die Engländer vermehrten ihre Kreuzer an der amerikaniſchen Küſte in denſelben Verhältniſſen, wie die Amerikaner ſelbſt, obgleich ihre Schiffe nicht mehr vor den Häfen lagen, Leute preßten und Schiffe anhielten. Man ſah jetzt ſelten einen britiſchen Kreuzer in der Nähe des Strandes, da die Regierung den Commandanten wahrſcheinlich eingeſchärft hatte, unnöthige Klagen zu vermeiden und Colliſionen auszuweichen. Dennoch waren ſie zahlreich, kreuzten in nicht weiter Entfernung, und hielten, da ſie zwiſchen Bermuda und Halifax in ſteter Verbindung waren, faſt jedes Schiff an, das von einer Halbkugel in die andere ſegelte.

Der Art war der Zuſtand der Dinge im Frühjahre 1811, als der älteſte Offizier der Flotte im Dienſt, Com. Rodgers, die Nachricht einſandte, ein Mann von einer amerikaniſchen Brigg ſei in nicht großer Entfernung von Sandy Hook von einer engliſchen Fregatte gepreßt worden, welche die Guerriere, 38, Capitain Dacres ſein ſollte. Der Stander des Com. Rodgers wehte an Bord des Preſident, 44, Capitain Ludlow, und dieſes Schiff lag damals zu Annapolis vor Anker. Der Commodore ging an Bord ſeines Schiffes und ſegelte am 10. Mai gegen New-York, in der Abſicht, den Vorgang der Sache genauer zu unterſuchen.

Am 16. Mai, um Mittag, bekam der Commodore ein fremdes Schiff zu Geſicht; er mochte ungefähr 6 Stunden vom Lande ſein, ſüdwärts von New-York. Man bemerkte bald an der Form der Kanonen und dem Ebenmaaß der Segel, daß der Fremdling ein Kriegsſchiff war, und die amerikaniſche Fregatte machte nun Jagd auf ihn, in der Abſicht, ihn zu praien. Um 2 Uhr pflanzte der Preſident den Stander und die Flagge auf. Der Fremdling machte jetzt verſchiedene Signale, da ſie aber nicht beantwortet wurden, vierte er und hielt ſüdwärts ab. Obgleich der Preſident im Vortheil war, legte ſich der Wind und die Nacht brach ein, ehe er ihm nahe genug kommen konnte, um zu unterſcheiden, wie ſtark er ſei. Es war 7 Uhr vorbei, als das fremde Schiff ſeine Leeſegel einnahm, ſeinen Curs aufholte und an den Steuer-

bord Halſen bei den Wind kam. Es ſteckte jetzt eine Flagge an ſeine Gaffel, aber es war zu dunkel, um die Nation zu erkennen. Als es in Wind kam, zeigte es natürlich ſeine Seite und man erkannte es als eine kleine Fregatte.

Der Preſident hielt fortwährend nieder und das gejagte Schiff vierte mehrere Male, um die amerikaniſche Fregatte zu hindern, eine Stellung windwärts zu gewinnen. Es war folglich nahe an halb 8 Uhr, ehe Com. Rodgers, wie er es wünſchte, Brahabalksweiſe luv von dem Fremden, oder etwas vorwärts von dem mittlern Balken gelangen konnte, als er, in einer Entfernung von 200 Fuß ungefähr, praite und fragte: „welches Schiff iſt das?“

Der Fremde gab keine Antwort, ſondern wiederholte die Frage Wort für Wort. Nach einer kurzen Pauſe ſtellte man dieſelbe Frage, worauf der Fremde eine Kanone abfeuerte, deren Kugel eine Pardune zerriß und in den großen Maſt eindrang. Com. Rodgers war im Begriff, Befehl zu geben, den Schuß zu erwiedern, als eine Kanone von der zweiten Diviſion des Preſident abgefeuert wurde. Der Fremde feuerte nun 3 Kanonen raſch nacheinander ab, dann, nach einer kurzen Pauſe, ſeine übrige volle Lage und das ganze kleine Geſchütz.

Der Preſident gab natürlich die volle Lage zurück. Nach wenigen Minuten bemerkte man aber an Bord

des amerikaniſchen Schiffes, daß man es mit einem ſo untergeordneten Gegner zu thun hatte, daß ſein Widerſtand nur ſchwach ſein konnte, und die verſchiedenen Diviſionen erhielten Befehl, mit dem Feuer inne zu halten.

Die Kanonen des Preſidenten waren kaum verſtummt, als zum Erſtaunen aller, die an ſeinem Bord waren, der Fremde von neuem feuerte. Das Feuer der amerikaniſchen Fregatte donnerte abermals, verſtummte aber ſchon nach wenigen Minuten wieder, denn die Lage ihres Gegners war kümmerlich, da ſein Schiff mit dem Bugſpriet auflag und offenbar nicht mehr zu bewältigen war. Das amerikaniſche Schiff praiete jetzt wieder und erhielt die Antwort, ſein Gegner ſei ein britiſches Kriegsſchiff; der Name war nicht verſtändlich, da der Wind ſich indeſſen ſehr geſteigert hatte. Commodore Rodgers begnügte ſich, den Gegner kampfunfähig gemacht zu haben und da er nicht wünſchte, mehr zu thun, als bereits geſchehen war, nannte er ſeines Schiffes Namen, vierte ab, ſegelte eine kurze Strecke leewärts und holte wieder bei dem Winde an, in der Abſicht, dem engliſchen Schiff während der Nacht nahe zu bleiben. Der Preſident ließ Lichter aushängen, um ſeinem Gegner ſeine Stellung zu zeigen und vierte mehrere Male, um ihm nahe zu bleiben.

Als der Tag grauete, ſah man das engliſche Schiff eine kleine Strecke leewärts, da ſein Abtrifft während der Nacht bedeutend geweſen war. Der Preſident hielt mit leichten Segeln auf daſſelbe an, näherte ſich ihm,

ließ ein Boot in das Waſſer und ſchickte Lieutenant Creighton an Bord, um ihm ſeine Dienſte anzubieten. Der Fremde erwieß ſich als das britiſche Schiff Little Belt von 18 Kanonen, Capitain Bingham. Der Little Belt war ein Schiff von 22 Kanonen und hatte das Ausſehen einer kleinen Fregatte, da er eine leichte Kuhbrücke oben hatte, die keine Kanonen trug. Das Feuer des Preſidenten hatte es hart mitgenommen und 31 Mann getödtet und verwundet. Da Capitain Bingham jede Hülfe ablehnte, trennten ſich die beiden Schiffe und eilten einem ihrer Hafen zu.

Das Begebniß erregte den Unwillen der Amerikaner in hohem Grade und machte den bereits zwiſchen der engliſchen und amerikaniſchen Nation beſtehenden Bruch nur noch ſichtbarer. Der vom Capitain Bingham ausgehende Bericht wich von dem des Commodore Rodgers weſentlich ab und man ſtellte von beiden Seiten amtliche Unterſuchungen an. Von Seiten der Amerikaner wurde ein förmliches Gericht zur Unterſuchung der Sache niedergeſetzt, und jeder Offizier an Bord des Schiffes, ſo wie auch viele Unteroffiziere wurden verhört. Die Zeugenausſagen waren ſehr klar und in hohem Grade von jenen Abweichungen frei, welche gewöhnlich in Nachrichten von Gefechten zu Land wie zur See vorkommen. Die Thatſache, daß der Little Belt die erſte Kanone abfeuerte, wurde durch den Eid des Offiziers bewahrheitet, welcher den Gegenſchuß abzufeuern befohlen hatte, da dieſer Herr

beſtimmt ausſagte, er habe den Befehl nach einer ſtehenden Ordre des Schiffes gegeben, und weil er den Blitz der Kanone auf dem Little Belt geſehen und den Knall gehört habe. Er bezeugte nicht nur, daß er den Knall, ſondern auch den Krach gehört habe, mit welchem die Kugel in den großen Maſt fuhr. Andere Offiziere und Matroſen erhärteten dieſe Ausſage und zwar in einer Weiſe, welche ihre Angabe nicht nur im Einverſtändniß unter ſich, ſondern auch mit der Wahrſcheinlichkeit erſcheinen ließ. Da viele Offiziere an Bord des Preſidenten waren, ſo brachte die Zahl und die Ehrenhaftigkeit der Zeugen alles Häckeln in Betreff der Thatſachen in dem Lande zum Schweigen.

Man glaubt, daß eine eigentliche gerichtliche Unterſuchung über das Benehmen des Capitain Bingham nicht angeſtellt wurde, obgleich die Zeugenausſagen ſeiner meiſten Offiziere öffentlich bekannt gemacht wurden. In dem amtlichen Bericht dieſes Offiziers, wie er gedruckt erſchienen iſt, wird behauptet, der Preſident habe den Kampf dadurch begonnen, daß er nicht eine Kanone, ſondern eine volle Lage abgefeuert habe. Er ſagt auch, der Kampf habe drei Viertelſtunden gedauert, und ſchien ſorgfältig bedacht, den Eindruck zurückzulaſſen, als habe der Preſident abgegiert.

Was die zwei Regierungen betrifft, ſo fragte es ſich hier, auf welcher Seite die Wahrheit ſei. War der Bericht des amerikaniſchen Offiziers wahr, ſo war der des

engliſchen unwahr, und ſo umgekehrt. Wie es gewöhnlich zu geſchehen pflegt, ſchienen beide Regierungen geneigt, ihren Offizieren Glauben zu ſchenken. Gegen alle Erwartungen hatte dieſe Begegebenheit keinen politiſchen Erfolg. Der Preſident hatte wenig gelitten, da nur eine Kugel den großen Maſt und eine andere den Vordermaſt getroffen hatte; von der Mannſchaft war nur ein Knabe durch eine Flintenkugel leicht verwundet worden. Da auf der andern Seite der Little Belt bei weitem mehr gelitten hatte, als ſich nach dem Verhältniß der Stärke des Preſident gegen ihn erwarten ließ, war die amerikaniſche Regierung mit der den Angreifern bereits gewordenen Beſtrafung zufrieden, während die engliſche Regierung nicht wohl eine Genugthuung fordern konnte, ohne zu verlangen, daß die amerikaniſchen Behörden ihren eigenen Offizieren keinen Glauben ſchenken ſollten. Nach einigen Mittheilungen über den Vorfall und nach dem Austauſch der vorgenommenen Zeugenverhöre, ſcheint keine der beiden Regierungen etwas weiteres gethan oder in Ausſicht genommen zu haben.

Allein nicht ſo die Bevölkerung beider Länder. In England fand der Bericht des Capitains Bingham allgemeinen Glauben und diente dazu, ein Uebelwollen zu vermehren, welches ſo wenig verhehlt wurde, daß man ſich allgemein darüber ausſprach. In Amerika waren zwei Parteien, deren eine ihren Offizier vielleicht eben ſo blindlings vertheidigte, als die andere ihn verdammte.

In den Städten und bei einem großen Theil der Bevölkerung auf dem Lande regte ſich ein lebhaftes Gefühl zu Gunſten deſſen, was man „die engliſche Sache“ nannte, da die Verlegenheiten Großbritaniens mit einem allgemeinen Kriege in Zuſammenhang ſtanden, und das Parteigefühl die Augen Mancher ſo verblendete, daß eine große Menge Leute in Amerika waren, welche, ohne weiter auf Thatſachen ſich einzulaſſen, geneigt ſchienen, ihrer Regierung und allen ihren Agenten unrecht zu geben, ſobald es ſich von einer Colliſion mit England handelte. Dieſer Theil der amerikaniſchen Bürger, durch die noch nicht ganz verſchwundene Colonial-Abhängigkeit beſtärkt, durch Vorurtheile und den Einfluß engliſcher, in den Städten anſäſſiger Kaufleute gereizt und durch den Parteihaß erbittert, klagte den Commodore Rodgers auf das härteſte an und es iſt zu bezweifeln, ob dieſer Offizier in der öffentlichen Meinung die Höhe wieder erreichte, welche er durch ſo zweideutige Mittel verloren hatte.

Wer das militäriſche Leben nur nach ſeinem Glanze und Prunke bei beſonderen Gelegenheiten beurtheilt, weiß wenig von den Entbehrungen des Soldaten und Seemannes. Der höhere Offizier, der unter ganz beſondern Geſetzen leben muß, auf dem eine Verantwortlichkeit laſtet, welche zufälligen Beobachtern ganz entgeht, und der in Lagen kömmt, wo ihm Fälle zur Entſcheidung vorkommen und Handlungen gefordert werden, in welchen ſelbſt die ſcharfſinnigſten Geiſter über die Grundſätze

uneinig ſind, iſt berechtigt, auf jede Nachſicht zu rechnen, die ſich mit Vernunft und Gerechtigkeit verträgt. Am meiſten ſollte er gegen die Verläumdungen und Angriffe des Feindes und der Unzufriedenen ſeiner eigenen Nation geſchützt werden. Es mag vielleicht zu erwarten ſein, daß die Feinde ſeines Landes ihn mit Unrecht, obgleich er ſich nicht rechtfertigen kann, anfallen; wenn aber der Streich von denen kömmt, welche ſtets auf die Anklagen der Feinde mit Bedachtſamkeit und Vorſicht hören ſollten, dann iſt wahrlich der Becher, den er trinken muß, ein bitterer.

In dem Falle des Commodore Rodgers bediente man ſich, außer manchen Beweiſen, welche nicht ohne Halt waren, vieler Sophiſtereien, um darzuthun, daß er unrecht hatte, auf den Little Belt Jagd zu machen und deſſen Praien nicht zu beantworten, ſtatt darauf zu beſtehen, ſein eigenes beantwortet zu wiſſen. Da der Fall mit allgemeinen Grundſätzen zuſammenhängt, welche bei dem Verkehr zwiſchen Schiffen ſtets in Anwendung kommen, ſo wird es nützlich ſein, ſie kurz zu prüfen.

Die, welche Commodore Rodgers verdammten, behaupteten, es ſei die Pflicht eines neutralen Schiffes, ein kriegführendes nicht zu jagen, ſondern ſich von ihm jagen zu laſſen; und da ein neutrales keinen Grund habe, ſeinen Namen zu verläugnen, ſo hätte er ſogleich antworten ſollen, als der Little Belt ihn praiete, da letzterer ein kriegführendes Schiff war. Dieſe zwei Behauptungen

ſtützte man auf Stellen aus Schriften über das ſogenannte International-Geſetz, in welchem dahin bezügliche Grundſätze aufgeſtellt ſind.

Das Völkerrecht iſt bloß eine Reihe von Regeln, welche aus der Nothwendigkeit erwuchſen und wie jedes andere Recht ſich auf Vernunft ſtützen. Die namhaften Erläuterer dieſes Geſetzbuches waren, während ſie ſich auf Principien beſchränkten, durch Gelehrſamkeit und Billigkeit in ihren Beweisführungen ausgezeichnet. In manchen Fällen jedoch, wo ſie ſich in Einzelnheiten einlaſſen, verrathen ſie die Unwiſſenheit bloßer Theoretiker. Ohne das Recht, zu jagen, wäre ein Kriegsſchiff in Friedenszeiten etwas ganz unnützes und Seeräuber, Schmuggler, Aufrührer u. ſ. w. würden entſchlüpfen, indem ſie dem Curs des Kreuzers auswichen. Der Dienſt zur See fordert durchaus das Recht zu jagen, und Seeleute betrachten gewöhnlich das bloße Jagdmachen als keine Feindſeligkeit. Schiffe jagen einander, wenn ihr Zweck lediglich iſt, Hülfe zu verlangen; und es iſt nicht möglich, Depeſchen zu überliefern, Nachrichten zu hinterbringen, Erkundigungen einzuziehen, oder irgend etwas zu thun, das die Annäherung der Schiffe fordert, ohne Jagd zu machen, wenn eines der Schiffe eben in einer andern Richtung dahinſteuert.

Auch das Recht zu praien iſt kein rein kriegführendes Recht, denn wie das Recht Jagd zu machen, iſt es ein Schritt zur Mittheilung, wenn Schiffe ſich nahe genug

ſind, um ſich zu ſprechen. Wenn ein Anruf nothwendig eine wahre Antwort zur Folge hätte, ſo wäre mehr Grund da das Recht nur kriegführenden Schiffen zuzugeſtehen, obgleich es ſelbſt in dieſem Falle leicht ſein würde Beiſpiele anzuführen, wo es unnütz wäre. Es können mehrere Kriege zu gleicher Zeit geführt werden, und kriegführende Schiffe, die unter ſich neutral ſind, können ſich auf der hohen See begegnen, wo denn der Kampf unabweislich wäre, wenn beide auf ihrem abſtracten Prairecht beſtünden. Kriegführende Schiffe haben ausſchließliche Vorrechte, welche ihrer Natur nach der Vernunft entgegen ſein können, aber in der Anwendung nützlich und heilſam zu werden vermögen. So iſt das Anrufrecht, ohne das Recht, auf der wahren Antwort zu beſtehen, ein vollkommen negatives Vorrecht, und man denkt ſich wohl, daß Schiffe nicht antworten, wenn ſie es für paſſend erachten. Weit entfernt alſo, daß die Antwort auf einen Anruf der Anrufenden nothwendig Vortheil gewähre, iſt ſie in Kriegszeiten oft das Mittel, ihn in eine ſchlimmere Lage zu bringen, als er ohne den Anruf überhaupt geweſen wäre. Dies war der Fall mit dem Philadelphia, deſſen Bemannung durch die auf den Anruf erhaltene Antwort völlig ſicher gemacht worden war. Kurz, da das Recht zu praien, keinen nothwendigen Vortheil bringt, ſo würde es thöricht ſein, es irgend einer Parthei als ausſchließliches Vorrecht zuzugeſtehen. Kriegsſchiffe müſſen ſich, ſo gut ſie können, Gewißheit verſchaf-

ſen, welches Feinde und welches Neutrale ſind, wie Civil-Beamte ſich nach den Individuen umthun müſſen, welche ſie dem Gericht überliefern wollen, da gewiß Feinde und Betrüger die, welche ſie ſuchen, hinter das Licht führen, wenn ein Grund oder eine Gelegenheit dazu vorhanden iſt.

Aber die Rechtfertigung des Commodore Rodgers iſt keineswegs auf dieſen Beweis beſchränkt. Er kreuzte an der Küſte ſeines eigenen Landes, wo es die beſondere Pflicht eines Kriegsſchiffes war, wachſam zu ſein und das Auge offen zu haben, damit die kriegsführenden Schiffe ihre Gewalt nicht überſchritten. Neutrale Schiffe ſind keineswegs ohne ſolche bedeutſame Rechte. Man wußte, daß die engliſchen Kreuzer häufig amerikaniſche Schiffe unter Vorwänden aufgriffen, welche nicht von dem International-Geſetz anerkannt waren, ja, daß ſie gegen alles Völkerrecht und zur Schmach der Nationalflagge Matroſen preßten. Dies war nicht alles; indem ſie dieſen Unfug auf der hohen See übten, überſchritten ſie ſelbſt die von ihnen anerkannten Schranken und nahmen amerikaniſche und andere Seeleute von amerikaniſchen Schiffen weg.

Wie es augenſcheinlich die Pflicht des Befehlshabers eines amerikaniſchen Kriegsſchiffes iſt, die Verletzungen des Völkerrechtes zu hindern, ſo oft dies in ſeiner Macht ſteht, — er müßte denn von ſeiner Regierung beſtimmte Befehle haben, ſich in nichts zu miſchen, — ſo war es abſonderlich die Pflicht eines ſolchen Befehlshabers, auf der Hut zu ſein und ſolche Ungebühr an ſeiner eigenen

Küſte zu hindern. Kein engliſches Kriegsſchiff würde nur einen Augenblick Anſtand nehmen, das Preſſen auf einem engliſchen Kauffahrteiſchiff zu verhindern; ſo muß auch jedes amerikaniſche thun. Der amerikaniſche Commandant eines Staatsſchiffes, welches ſich bei dem Anblicke einer ſolchen Gewaltthat leidend verhält, verdient ſeiner Stelle entſetzt zu werden, ſofern er nicht Befehl hat, ſich ruhig zu verhalten. In bloßer Berückſichtigung des Völkerrechts und der allgemeinen Billigkeit iſt es keine Frage, daß der Befehlshaber eines Kriegsſchiffes, welcher weiß, daß einer ſeiner Landsleute von dem Schiffe einer andern Nation gepreßt worden, ein vollkommenes Recht hat, dieſes Schiff zu verfolgen und im Nothfalle den Mann gewaltſam zu befreien. Daß wichtige politiſche Rückſichten die amerikaniſche Regierung bisher gehindert hatten, Befehle zu dieſem Behufe zu geben, oder ſie zu entgegengeſetzten Anordnungen bewogen hatten, hebt das Recht nicht auf, welches mit einem der wichtigſten Zwecke in Verbindung ſteht, um derentwillen man Kriegsſchiffe hält, nämlich die Perſon und das Eigenthum der Bürger zu ſchützen, wenn ſie außerhalb des Bereichs der örtlichen Behörde ſind.

Wir wiſſen nicht, in wie ferne die amerikaniſche Regierung den Commodore Rodgers ermächtigt hatte, in dieſer Weiſe zu handeln, oder ob ihm befohlen war, ſich ganz neutral zu halten; wir nehmen an, daß jeder Offizier gehalten iſt, ſeine ganze Pflicht zu thun. Da die

Frage mit dem Grunde des Streites, welcher kurz nach dem Zuſammentreffen des Preſident mit dem Little Belt einen Krieg zwiſchen den beiden Ländern hervorbrachte, im Zuſammenhange ſteht, ſo ſcheint hier der geeignete Platz zu ſein, auf die Begebniſſe und Anſprüche hinzudeuten, welche dieſe wichtige Ereigniſſe herbeiführten.

Seit dem Beginne des allgemeinen Krieges in Europa war der amerikaniſche Handel einer Reihe von Beſchlüſſen, Miniſterialbefehlen, Blockaden und Deutungen der Rechte kriegführender Schiffe blos geſtellt, welche ſowohl in Betracht der Grundſätze als der Anwendung neu waren, und welche ſich am Ende nicht beſſer rechtfertigen ließen, als indem man ſagte, man wolle das neutralen Schiffen durch eine feindliche Nation angethanene Unrecht dadurch rächen, daß man den unſchuldig Leidenden ſtrafe. Es iſt unnöthig, hinzuzuſetzen, daß Großbritannien und Frankreich die Nationen waren, welche eine ſtolze und illegale Politik verfolgten, indem ſie ungeſetzlicher Weiſe die ganze übrige Chriſtenheit den Folgen ihres Haders preisgaben, In dieſem ungerechten Kampfe war kein weſentlicher Unterſchied in dem Benehmen der zwei kriegführenden Mächte, ſo weit es ſich von dem Grundſatze handelte, obgleich England, in Folge ſeiner größern Macht zur See, Amerika am meiſten zu ſchaden im Stande war.

England fügte jedoch dem Unrecht, welches daſſelbe mittelſt ſeiner geſetzwidrigen Blockaden und Sophiſtereien hinſichtlich der Colonial-Privilegien an dem amerikaniſchen

Handel übte, noch die unerträgliche Schmach hinzu, daß es auf der hohen See Matroſen an Bord amerikaniſcher Schiffe preßte.

Die engliſche Regierung ſpricht das Recht an, in Kriegszeiten für die königliche Marine die Dienſte aller ihrer Seeleute, ſo wie die aller ihrer Unterthanen, welche als Vagabunden gelten, fordern zu dürfen. Durch Geſetze oder Zugeſtändniſſe der Verwaltung ſind zu Gunſten der Lehrlinge und Anderer einige Ausnahmen gemacht worden; allein dieſe heben den Grundſatz nicht auf. Man kann nicht läugnen, daß Regierungen geſetzlich befugt ſind, Anordnungen dieſer Art zu treffen, obgleich nichts leichter iſt, als bei der Anwendung von Vorrechten, welchen das Volk ſich fügen muß, gegen die Geſetze Gottes und die der Gerechtigkeit zu verſtoßen. Es iſt erſtens klar, daß ein Geſetz oder ein Herkommen, welches einen beſonderen Theil der Geſellſchaft zwingt, auf eine unbeſtimmte Zeit, ohne Reciprocität in Betracht ihrer Mitbürger, und für einen von dem Staat beſtimmten Lohn an Bord von Schiffen zu dienen, eine Ungerechtigkeit iſt.

England entſchuldigt ſich durch die Nothwendigkeit; aber die Nothwendigkeit iſt nur ein armer Entſchuldigungsgrund für jedes moraliſche Unrecht; aber es läßt ſich nicht ernſtlich behaupten, daß es ein Recht habe, Andere mittelbar oder unmittelbar zu Helfershelfern ſeiner Unterdrückungen zu machen. Wenn man die rein recht-

liche Frage erwägt, ſollte man dieſe moraliſche Erwägung nicht aus dem Auge verlieren.

Wenn man einem Staate das Recht, im weiteſten Sinne des Wortes, zugeſteht, ſeine eigenen Bürger oder Unterthanen zu preſſen, ſo iſt es keineswegs das Recht einer kriegführenden Nation. Der Umſtand, daß ſie in Friedenszeiten von dieſem Vorrechte keinen Gebrauch machen will, macht es wenigſtens nicht zu einem ſolchen, indem alle dieſe Rechte auf dem International-Geſetze beruhen; während die Vollmacht, zu preſſen, nur von dem Staate herrühren kann, wo dieſe Sitte herrſcht. Daß England nur im Kriege preſſen darf, hängt von ſeinem Willen ab, während ein ſogenanntes kriegführendes Recht von einer Lokalcontrolle unabhängig iſt. Der König von England erklärt, nach der Lehre der britiſchen Verfaſſung, Krieg, und der König fordert den Dienſt dieſer beſondern zu preſſenden Claſſe ſeiner Unterthanen; das Parlament gibt ſeine Zuſtimmung, der er nicht bedurfte, wenn er ſie in Folge des Völkerrechts preſſen könnte. Auch die Ausnahme gewiſſer Klaſſen von Leuten beweiſt, daß hier von einem Lokalgeſetz die Rede ſei. Das einzige Vorrecht, welches durch das Herkommen bei Völkern geheiligt iſt, iſt das Recht jeder Nation, ſeine inneren Angelegenheiten zu ordnen und zu regeln; und wenn man England das Recht zugeſteht, ſeine eigenen Matroſen zu preſſen, ſo geſteht man auch Amerika das zu, zu ſagen, daß unter der amerikaniſchen Flagge nicht gepreßt werden dürfe.

Der Umſtand aber, daß das Preſſen ein örtliches und kein allgemeines Recht ſei, hängt nirgends von einſeitigen Zugeſtändniſſen oder beſchränkten Anordnungen ab. Die Natur der Sache fordert eine gänzliche Reciprocität in dem ganzen Internationalgeſetz; und kein Land, das ſich der natürlichen Gerechtigkeit nicht ganz entſchlägt, kann einer beſonderen Klaſſe ſeiner Bevölkerung einen ſolchen Zwangsdienſt, wie der auf Schiffen iſt, widmen. Es folgt aber ganz natürlich, daß man die monſtröſe Lehre zugibt, eine Nation dürfe dies natürliche Recht in ihren Geſetzen nicht aufrecht erhalten, weil es für alle andere Nationen nicht paſſe, ſie nachzuahmen; Reciprocität ſei in dem Internationalgeſetz nicht nothwendig; oder Preſſen ſei ſtreng eine National- und keine Internationalanordnung. Wenn ein Volk ſich anmaßt, ein auf dem Völkerrechte ruhendes Geſetz beanſtanden und auf irgend eine Weiſe deuten zu wollen, ſo iſt dies eine Beleidigung gegen die Geſammtheit der Nationen, denn es gibt ſich das Anſehen, als habe es das Recht, das, was nur von allgemeiner Zuſtimmung abhängt, allein zu regeln.

Gibt man zu, daß das Recht zu preſſen nur ein örtliches iſt, ſo folgt unmittelbar, daß es geſetzlich nicht auf der hohen See an Bord des Schiffes einer von der, dieſes Recht entſprechenden, verſchiedenen Nation ausgeübt werden darf. Es gibt keinen beſſer begründeten Satz als den, welchen ein Schiff in Vorfällen, die der örtli-

chen Gerichtsbarkeit angehören, als lediglich unter ſeiner Flagge ſtehend erklärt, ſo lange es außer der Territorial-Gerichtsbarkeit iſt. England könnte mit eben ſo viel Recht an Bord amerikaniſcher Schiffe auf hoher See Leute wegen Hochverrath, Wilddieberei oder anderer Vergehen feſtnehmen wollen, als es das Recht in Anſpruch nimmt, ſeine eigenen Matroſen zu preſſen. Beide Fälle wären ein Verſuch, die Gerichtsbarkeit eines Volkes über die Autorität eines andern auszudehnen.

Obgleich als eine allgemeine Regel das Preſſen und Feſtnehmen von Verbrechern an Bord amerikaniſcher Schiffe auf der hohen See eine gleiche Verletzung des öffentlichen und des örtlichen Rechtes wäre, ſo würde das erſtere als eine beſondere Kränkung mehr gerechten Grund zur Beſchwerde geben, als das letztere. Die Feſtnehmung eines Verbrechers iſt nur ein Eingriff in die Gerichtsbarkeit und beleidigt nur die Hoheitsrechte eines Staates; das Preſſen aber fügt dem Staat ernſtlichen Schaden zu, da es die Schiffe in einem Augenblick, wo man die Mannſchaft am meiſten bedarf, derſelben beraubt. Beſäße England wirklich das Recht, ſeine Matroſen auf der hohen See zu preſſen, ſo würde Amerika unter jenen allgemeinen Grundſätzen, auf die ſich jedes Recht ſtützt, Anſpruch haben, zu begehren, daß jenes Recht auf eine Weiſe ausgeübt werde, die ihm, Amerika, den möglichſt geringen Schaden zufügt.

Der Art ſind die allgemeinen hierher gehörigen Grund-

ſätze. Für Unterſuchung der untergeordneten Umſtände rechtfertigt das Verfahren Englands noch weniger. Dieſer Staat behauptet, Amerika beſchäftige eine große Menge britiſcher Unterthanen auf ſeinen Handels- und Staatsſchiffen. Dies iſt wahr; aber England thut daſſelbe in Bezug auf andere Nationen. Während der langen Kriege waren auf den engliſchen Kauffahrteifahrern Matroſen aus allen Theilen der Welt, und wahrſcheinlich beſtand die Hälfte derſelben aus Ausländern, Amerikaner mitgerechnet. Nicht nur werden Freiwillige aller Nationen auf ihren Kriegsſchiffen aufgenommen, ſondern man preßt auch häufig Leute, welche mit engliſchen Unterthanen nicht die geringſte perſönliche oder nationale Aehnlichkeit haben.

Es iſt wahr, England nahm nie ein Recht in Anſpruch, andere, als ſeine eigenen Unterthanen, auf der hohen See oder ſonſt preſſen zu dürfen; aber es iſt eben ſo wahr, daß bei der Ausübung dieſes Rechtes ſeine Agenten tauſende von geborenen Amerikanern gepreßt haben *). Man entſchuldigte das Wegnehmen dieſer Leute

---

*) Es hat ſich herausgeſtellt, daß die Zahl gepreßter Amerikaner an Bord engliſcher Kriegsſchiffe ſelten geringer war, als die ganze Anzahl amerikaniſcher Matroſen an Bord der Staatsſchiffe zwiſchen den Jahren 1802—1812. Beim Ausbruch des Kriegs (1812) ſoll ſich die Zahl derer, welche in Gefängnißſchiffe kamen, weil ſie gegen ihr Vaterland nicht dienen wollten, über 2000 belaufen haben.

mit der Schwierigkeit, durch das bloße Aeußere amerikaniſche und engliſche Matroſen zu unterſcheiden. Dieſe Schwierigkeit iſt ein Grund mehr, warum England Anſtand nehmen ſollte, von ſeinen Anſprüchen Gebrauch zu machen.

Daß England ſeine Matroſen braucht, berechtigt es nicht, die Vorrechte einer Neutralmacht zu verletzen, um ſie zu bekommen. Auf ſolche Lehre hin könnte eine kriegführende Macht in der Noth die Schatzkammer eines neutralen Staats leeren, um ihre Truppen zu bezahlen. Der Verſuch, welchen man machte, die Bedürfniſſe von Staaten denen von Individuen gleich zu ſtellen, hätte, auf dieſen Fall angewendet, eine Verletzung aller Grundſätze zur Folge; auch ſind die Fälle durchaus nicht gleich.

Der Verhungernde begeht ohne Zweifel kein moraliſches Verbrechen, wenn er eine Speiſe nimmt, die ihm nicht gehört, nachdem er alle geſetzlichen Mittel, ſich Nahrung zu verſchaffen, erſchöpft hat, denn er gab in jeder Beziehung einer gebieteriſchen, natürlichen Nothwendigkeit nach; die Nation aber, welche ſich auf die Nothwendigkeit wegen ihrer Verletzungen natürlicher und geſetzlicher Rechte beruft, ſtützt ſich blos auf künſtliche Intereſſen, die auch oft an ſich ſehr ungerecht ſind, indem ſie künſtliche Auswege ſucht. Wir wollen das Ertränken eines Mannes, der ſich an unſern Fuß klammert, nicht tadeln, aber Niemand wird uns das Recht ſtreitig machen, ihn abzuſchütteln.

Die Noth ſteht ſtets mit dem Rechte nicht in einem nothwendigen Zuſammenhange, wenn aber der Bedarf Englands als ein Grund zu Gunſten ſeiner Lehre vom Preſſen gelten darf, darf die Noth auch von Seiten Amerikas gegen jenen Staat geltend gemacht werden. England hat eine ausgedehnte Bevölkerung und eine Menge ſeiner Unterthanen ſind gezwungen, ihr Brod, ſo gut ſie können, zu verdienen. So zwingt in Friedenszeiten der Ueberfluß an Seeleuten in Großbritanien dieſe Klaſſe, in das Ausland zu gehen und ſich Beſchäftigung zu ſuchen, während ſie die Wirkung haben, daß die Amerikaner bei dem niedrigen Lohne am Lande bleiben. Die Folge iſt, daß eine Menge Engländer auf amerikaniſchen Schiffen dienen, welche, nach der engliſchen Lehre, in Kriegszeiten dem Schickſale unterworfen ſind, für den Dienſt ihres Vaterlandes zurückgefordert werden zu können. Dieſes Syſtem macht die amerikaniſche Handelsmarine augenſcheinlich zu einer Schule für engliſche Matroſen und verwandelt das geſetzliche Mittel, Nationalmacht zu gründen, in ein Mittel ſie zu zerſtören.

Die Grundſätze, welche dieſes Intereſſe leiten, ſind ſehr einfacher Art. Jede Nation hat ein Recht, ihre innern, örtlichen Angelegenheiten zu ordnen; und das Land, welches die Dienſte ſeiner Seeleute anſpricht, iſt gehalten, ſeine Anordnungen ſo weit auszudehnen, daß dieſe Klaſſe ſeiner Unterthanen innerhalb ſeiner Gerichts-

barkeit bleiben, oder es ſtellt ſich der Gefahr blos, durch die in der Mitte liegenden Rechte anderer Staaten ſeinen Anſprüchen entſagen zu müſſen.

Fünftes Kapitel.

Wirkung der amerikaniſchen Kanonen. — Begebniß an Bord des Eſſex. — Engliſche Kriegsſchiffe machen Jagd auf den Preſident. — Zuſtand des amerikaniſchen Seeweſens im Jahre 1812. — Annäherung des Krieges mit England.

Das Begebniß zwiſchen dem Preſident und dem Little Belt hatte, wie wir bereits bemerkt haben, keine andere Folgen, als daß die bereits herrſchende Spannung zwiſchen den beiden Ländern noch ſichtbarer wurde. Obgleich die amerikaniſche Marine ſich eines Sieges über einen ſo unbedeutenden Gegner, wie der Little Belt war, nicht rühmen konnte, ſo verfehlte ſie doch nicht, Vergleichungen zwiſchen der Wirkung des Feuers ihrer eigenen Fregatte mit dem des Leopard bei dem Angriffe auf die Conſtitution anzuſtellen.

In beiden Fällen war das Waſſer hinreichend glatt und der kleine Widerſtand, den der Little Belt leiſtete, war ſo viel im Vergleich mit dem Erfolge, deſſen ſich der Preſident erfreute, als der Cheſapeake gar keinen Widerſtand geleiſtet hatte. Augenzeugen bemerkten den wichtigen Umſtand, daß das engliſche Schiff in zwölf Mi-

nuten fortgeſetzten Feuers nur 21 Perſonen von der Bemannung einer Fregatte tödtete und verwundete, während das amerikaniſche Schiff, welches nur ſechs oder acht Minuten feuerte, an Bord eines Kriegsſloop 31 Mann tödtete und verwundete *).

Nicht lange nach dem Zuſammentreffen des Preſident und des Little Belt ſtieß das Schiff, Vereinigte Staaten von 44 Kanonen, das den Stander des Commodore Decatur trug, vor New-York auf den Euryolus und die Atalante, zwei britiſche Schiffe, und während die Befehlshaber praieten, brannte ein Matroſe von dem erſtern Schiffe, der nachläſſig mit dem Feuer umging, eine Kanone ab.

Der Leſer wird aus dieſem Umſtande ſehen, wie ſehr man jetzt auf den amerikaniſchen Kriegsſchiffen auf ſeiner Hut war, denn die Hahne waren geſpannt und alles auf den erſten Wink kampffertig. Glücklicherweiſe war man von beiden Seiten beſonnen und kaltblütig; die geeignete Erklärung folgte ſofort und der engliſche Befehlshaber ſchenkte der Ausſage, daß keine Beleidigung und kein Angriff beabſichtigt worden, vollen Glauben.

Während des Jahres 1811 und im Anfange des Jahres 1812 kreuzten die Staatsſchiffe, wie früher, lebhaft an den Küſten oder wurden verwendet, den Ver-

*) Da der Preſident vorrückte, feuerte man ſeine vordern Kanonen das zweite Mal gar nicht ab.

kehr mit den verſchiedenen diplomatiſchen Agenten in Europa aufrecht zu erhalten. Während der Eſſex von 32 Kanonen, Capitain Smith, zu einem ſolchen Behufe in England war, fand an Bord deſſelben ein Begebniß ſtatt, welches der Mittheilung werth iſt, indem es zeigt, daß etwas mehr als amerikaniſche Liſt dem Widerwillen der engliſchen Matroſen, an Bord ihrer eigenen Kriegsſchiffe zu dienen, zum Grunde lag.

Zufällig ſtellte es ſich heraus, daß einer von der Mannſchaft des Eſſex ein Ausreißer von einem britiſchen Kriegsſchiffe war, und man verlangte ſeine Auslieferung förmlich. Da Capitain Smith, ein Offizier von edler Geſinnung und in der Marine ſehr hoch gehalten, innerhalb der Gerichtsbarkeit Großbritaniens war, glaubte er ſich nicht berechtigt, die Auslieferung des Matroſen zu verweigern. Der Mann betheuerte, er ſei ein Amerikaner und habe ſich nicht freiwillig in den engliſchen Dienſt aufnehmen laſſen, obgleich er nicht läugnete, daß er die fragliche Perſon und der Ausreißer ſei. Da man es nicht für thunlich hielt, ihm Schutz angedeihen zu laſſen, ſchickte man ihn hinab, damit er ſeine Kleider hole; er gehorchte. Als er auf das untere Deck kam, fiel ſein Auge auf die Zimmerbank; er trat hinzu, ergriff ein Beil und hieb ſich mit einem Schlage die linke Hand ab. Er nahm das abgehauene Glied in ſeine Rechte, ging damit auf das Oberdeck und ſtellte ſich, blutend und verſtümmelt, dem britiſchen Offizier dar. Dieſer verließ,

erſtaunt und ärgerlich, das Schiff und der Vorfall machte einen tiefen Eindruck auf alle, welche zugegen waren.

Um dieſe Zeit wurde das Schiff Conſtitution von 44 Kanonen, Capitain Hull, nach Europa geſchickt und hatte das Geld für die Auszahlung der Intereſſen des Kapitals an Bord, welches man Holland ſchuldete. Es berührte Cherbourg, ging dann den Texel hinauf, brachte nicht ohne große Mühe, in Folge des rauhen Wetters und des großen Mißtrauens derer am Lande, die von den Engländern ſtark blockirt waren, das Geld an das Ufer und ſegelte nach Portsmouth, wo es einige Tage blieb, um mit der Geſandtſchaft zu London zu communiciren.

Capitain Hull ſegelte, nachdem er ſeine Geſchäfte in England abgethan, nach Frankreich. Den Tag nach der Nacht, in welcher die Conſtitution Portsmouth verließ, ſahe man mehrere engliſche Kriegsſchiffe Jagd auf ſie machen, und da während des Aufenthalts im Hafen einige Schwierigkeiten wegen Ausreißern entſtanden waren *), glaubte man am Bord des Eſſex, man habe jene Schiffe

*) Während das Schiff hier vor Anker lag, ließ ſich ein Mann in das Waſſer und ſchwamm mit der Fluth zur Fregatte Madagascar, die vor der Conſtitution lag. Der Ausreißer war zu erſchöpft, als man ihn aufnahm, um ſeine Abſicht angeben zu können, und man ſchickte ein Boot ab, um die Offiziere der Conſtitution zu benachrichtigen, einer ihrer Leute ſei über Bord gefallen und man habe ihn aufgefangen. Am Morgen wurde ein Kutter nach dem Matroſen geſchickt, und der Offizier erfuhr,

nachgeſchickt. Die Conſtitution überſegelte alle fremde, eins ausgenommen, eine Fregatte, welche luvwärts um ſie ſegelte. Nachdem dieſes Schiff eine große Strecke von den übrigen herangelaſſen worden, vierte Capitain Hull ab, ließ die Mannſchaft auf ihren Poſten treten, und wartete, um zu erfahren, was ſeine Abſicht ſei. Dieſe ergab ſich glücklicherweiſe als eine freundſchaftliche.

Ehe die Conſtitution Cherbourg verließ, um welchen Platz engliſche Schiffe unaufhörlich kreuzten, war man überein gekommen, daß ſie bei ihrer Rückkehr ein beſon-

---

er habe als Engländer den Schutz ſeiner Landsleute angeſprochen, und man habe ihn an Bord des Wachtſchiffes geſendet. Capitain Hull war damals nicht am Bord, und Morris, der erſte Lieutenant, wandte ſich an Sir Roger Carlis, den damals zu Portsmouth commandirenden Admiral. Dieſer empfing Morris höflich und ſagte ihm, er könne den Ausreißer nicht ausliefern, da er ſich für einen Engländer ausgebe und dieſe Erklärung hinreiche, um ihn zurückzubehalten. Morris konnte nichts thun, als auf ſein Schiff ſich zurückzubegeben.

Dieſe Nacht wurden beſondere Wachen ausgeſtellt und erhielten Befehl, auf Alles Feuer zu geben, was in der Nähe des Schiffes ſchwimme. Um Mitternacht hörte man einige Flintenſchuſſe und erfuhr, ein Mann ſei dicht an dem Schiffe im Waſſer. Ein Boot wurde niedergelaſſen und brachte einen Matroſen vom Madagascar herauf. Er gab ſich, in ſtark iriſchem Accent, für einen Amerikaner aus und wurde in den Schiffsraum geſchickt, wo man ihn unter Aufſicht hielt.

Am andern Morgen fragte man nach dem Ausreißer; man bemerkte, er gebe ſich für einen Amerikaner aus und man könne ihn alſo nicht ausliefern. Ein förmliches Auslieferungsbegehren wurde nicht geſtellt; nur hieß es am Strande, es würde Unruhe

deres Signal aushängen ſollte, damit die franzöſiſchen Batterien ſie nicht für einen engliſchen Kreuzer anſähen. Als die amerikaniſche Fregatte den Eingang des Hafens erreichte, hielt ſich eins der engliſchen Schiffe dicht an ſie, während ſie bei einem friſchen Bö und dicker Luft in den Weg wendete.

Unglücklicherweiſe ſprachen gewichtige Gründe gegen das Aushängen des Signals, und die Batterien feuerten eine Kanone ab. Die Kugel traf die Conſtitution in die Knoten. Bald folgte eine zweite, welche zwiſchen die

---

entſtehen, wenn die Conſtitution in See ſteche. Im Laufe des Tages legten ſich zwei Fregatten ganz nahe an die Conſtitution, weshalb der amerikaniſche Befehlshaber ungefähr eine Meile ſeewärts ging und hier ankerte.

Hierauf folgte ihr eine andere Fregatte. Um 8 Uhr Abends befahl Capitain Hull, der nun an Bord gekommen war, alles kampffertig zu machen. Die Laternen wurden vorn und hinten aufgeſteckt und die Trommel rief alle Hände auf ihre Poſten. Der Enthuſiasmus am Bord dieſes edlen Schiffes war allgemein, denn man glaubte, eine Scene, wie die mit dem Cheſapeake, werde verſucht werden; bald aber verkündigte der Trommelſchlag den Befehl zur Retraite und die Pfeife des Bootsmannes rief die Leute zu den Gangſpill-Barren.

Das Schiff lüftete die Anker und hielt auf Cherbourg an, ohne daß man es verfolgte.

Ohne Zweifel hat allein die Beſonnenheit des Sir Roger Carlis bei dieſer Gelegenheit einen Strauß auf die eine oder andere Art verhütet. Dieſer Offizier hat gewiß, wie auch mehrere ältere britiſche Offiziere, die Ungerechtigkeit des engliſchen Syſtems gefühlt, beſonders wie man es gegen Amerika in Anwendung brachte.

Maſte flog. Eine dritte durch die Hängmatten, ſchlug in in die Kuhl und traf eines der Boote. Der gehaltene Gang der Fregatte veranlaßte jetzt die Franzoſen, inne zu halten, und bald bot ſich eine Gelegenheit dar, das Signal zu zeigen, worauf das Feuer ſchwieg. Sobald die Batterien ſich hören ließen, vierte das engliſche Schiff und eilte davon *).

Der Hornet, 18, Capitain Lawrence, folgte der Conſtitution nach Europa, und dem Hornet die Wasp. Auf dieſe Weiſe verging der Herbſt von 1811 und das Frühjahr von 1812, und Schiff folgte auf Schiff mit diplomatiſchen Mittheilungen, welche bald in dem Kriege mit England endigten. Da wir uns nun der wichtigſten Periode in der Geſchichte des amerikaniſchen Seeweſens nähern, ſo müſſen wir deſſen damaligen Zuſtand kurz beleuchten.

Von 1801 bis zu dem Anfange des Jahres 1812, alſo in eilf begebnißreichen Jahren, während welcher die Nation faſt täglich ihre nationalen Rechte verletzt ſah, war die Flotte nicht um eine einzige Fregatte vermehrt

*) Bei dieſer Gelegenheit ereignete ſich ein ſonderbarer Fall, wie es bei ſolchen Scenen wohl zu geſchehen pflegt. Ein Seecadet ging der Kuhl entlang, als eben die Kugel in das Boot ſchlug, und ſtürzte nieder. Man brachte ihn ſogleich in den Schiffsraum, und er ſtarb zwei Tage darauf, obgleich eine äußere Verletzung nirgends zu ſehen war. Man nimmt an, daß der Schuß die Urſache des Todes war, obgleich man nicht weiß, wie dies geſchehen.

worden. Die Linienſchiffe, welche 1799 zugeſtanden worden waren, hatte man ganz aufgegeben, und die Marine war, trotz der kritiſchen Lage des Landes, der Erfahrung vergangener Zeiten und ſo vieler blühenden Handelsjahre, in gewiſſen Beziehungen in einem ſchlechtern Zuſtande, als nach dem Verkauf der Schiffe im Jahre 1801.

Von den damals beibehaltenen dreizehn Fregatten war die Philadelphia, 38, genommen und zerſtört worden, und der New-York, 36, General Greene, 28, und Boſton, 28, hatte man zerfallen laſſen, ohne an eine Reparatur zu denken. Obgleich nun zwölf Schiffe dieſer Claſſe auf der Liſte jener Zeit verzeichnet ſind, ſo waren doch nur neun wirklich brauchbare vorhanden.

Die mannigfachen kleineren Schiffe, deren bereits in dieſem Werke, als in Folge verſchiedener Geſetze erbaut, gedacht worden iſt, waren der Marine zugefügt worden, während zwei oder drei, zeitlich in den Dienſt aufgenommen, bereits verkauft waren. Einige kleine Schooner wurden gekauft. Schiffswerfte waren zu New-York, Philadelphia, Boſton, Waſhington, Gosport und Portsmouth eingerichtet worden; ſie waren jedoch noch in der Kindheit und ſehr unvollſtändig. Auch hundert ſiebenzig Kanonenboote waren gebaut und in die verſchiedenen Häfen des Landes vertheilt worden.

Während die Marine im Ganzen, mit Ausnahme der Kanonenboote, ſeit der Reduction im Jahre 1802 an phyſiſcher Kraft eher verloren als gewonnen hatte, ſo

hatte ſie ſich an Disciplin, Ton und Esprit de Corps unermeßlich verbeſſert. Das Wenige, was in dieſen Beziehungen durch den Dienſt auf den Kanonenbooten verloren worden war, hatte die durch den Angriff auf den Cheſapeake hervorgebrachte Wirkung und der ſtarke, während der wenigen vorhergehenden Jahre in Bezug auf engliſche Angriffe vorherrſchende Zuſtand der Erregung mehr als erſetzt.

Die Liſten der Capitains, Maſter-Commandanten und Lieutenants waren klein; allein ſie enthielten die Namen von Männern, die an Gehorſam gewöhnt und alſo zum Befehlen geeignet waren. Es iſt wahr, von den Offizieren der Revolution war nur noch ein einziger übrig; er ſtand an der Spitze des Seeweſens und war durch Alter und Schwäche gebeugt; aber ihnen waren Leute gefolgt, auf die ſich ihr Geiſt und das Andenken ihrer Thaten vererbt hatte.

Com. Samuel Nicholſon, deſſen Name zuerſt 1776 in unſeren Blättern als Befehlshaber des Delphin, 10, genannt wurde, ſtarb an der Spitze des Seeweſens im Jahre 1811. Der berühmte Preble war ſchon mehrere Jahre vor ihm in das Grab gegangen und Com. Murray war allein noch von jenen Offizieren übrig, welche man zu der alten Schule rechnen konnte *), doch ſtand ihr

*) Eduard Preble war im Auguſt 1761 zu Kittery, Maine, geboren. Sein Ur-Urgroßvater, Abraham Preble, war wenigſtens ſchon

die neue Schule in keiner Beziehung nach, und war ihr in einzelnen Punkten ſogar weit überlegen.

Die Schiffe waren im Allgemeinen tüchtig und gut und die Offiziere im Ganzen in jeder Hinſicht würdig, denſelben ihre Sorgfalt zu widmen. Viele von denen, welche nach dem Kriege mit Frankreich als Seecadetten im Dienſte geblieben waren, befehligten jetzt Schiffe und die ſämmtlichen Schiffe unter dem Range von Fregatten,

---

1637 in den Colonien, und ſein Vater Jedediah Preble ſtarb als Brigadier-General in der Revolutionsmiliz zu Portland, 1784. Der junge Preble ging früh zur See, und ſoll als Cadet in dem Maſſachuſetts-Staatsſchiff, Protector, gedient haben, als es den harten Strauß mit dem Duff hatte. Dann war er am Bord des Winthrob, eines Kreuzers im Dienſte deſſelben Staates, als erſter Lieutenant und zeichnete ſich bei der Wegnahme des Penobscot rühmlich aus. Im J. 1783 zwang ihn der Frieden, in das Privatleben zurückzutreten, in welches er einen unvergeßlichen Namen mitnahm.

In den folgenden 12 bis 14 Jahren befehligte er Kauffahrteiſchiffe, vermehrte ſeine ſeemänniſchen Kenntniſſe und half ſeinen Privatumſtänden nach. Auch heirathete er.

Als die jetzige Seemacht geſchaffen wurde, trat er als einer der älteſten Lieutenants in Dienſt. Er ſoll zuerſt als erſter Lieutenant am Bord der Conſtitution, 44, commandirt worden ſein. 1798 kömmt ſein Name als der des Befehlshabers des Pickering, 14, vor. Am 15. Mai 1799 wurde er Capitain, ohne Maſten-Commandant geweſen zu ſein. Kurz darauf kam er auf den Eſſex, deſſen erſter Befehlshaber er war. Am Bord des Eſſex kreuzte er bis nach Oſtindien und kehrte zurück, als der Frieden abgeſchloſſen war. Er hatte keine Gelegenheit gehabt, ſich in dieſem Kriege auszuzeichnen.

1813 hißte er den Stander als Commandant des Geſchwa-

wurden mit einer einzigen Ausnahme von Männern dieſer Art befehligt. Dieſe Ausnahme gab die Wasp, 18, ab, an deren Bord Capitain Jones war, der im Jahr 1801 der jüngſte Lieutenant, und jetzt der älteſte Maſten-Commandant war. Er war jedoch als Cadet in den Dienſt getreten.

Wenn man die Schiffsrüſtungen, welche die Regierung, einen Krieg mit Großbritannien vorſehend, machen

---

ders des Mittelländiſchen Meeres am Bord der Conſtitution auf. Seine Verdienſte in dieſer wichtigen Stellung haben wir erwähnt.

Com. Preble litt ſehr durch Krankheit, und wurde nach dem Friedensſchluſſe Befehlshaber eines Schiffswerfts. Er ſtarb am 25. Auguſt 1807 zu Portsmouth, Neu-Hampſhire, wo er damals Commandant war.

Der Name Preble wird ſtets mit dem Ruhme der amerikaniſchen Marine vergeſellſchaftet ſein. Er war der erſte Offizier einer Reihe von militairiſchen Operationen, der ein Geſchwader gegen einen Feind befehligte; wenn das unregelmäßige Kreuzen des Paul Jones dieſen nicht zu einer ſolchen Ehre berechtigt. Ueberdieß hatte er alle Eigenſchaften eines tüchtigen Seemannes. Obgleich kein Liebling derer, die unter ihm dienten, beſaß er ihre Achtung. Er hielt ſtrenge Diſciplin und hatte die höchſten Begriffe von den Pflichten ſeiner Untergebenen. Uebrigens war er großmüthig, erkannte gern jedes Verdienſt an und war bereit, Jedem Gerechtigkeit widerfahren zu laſſen, der ſeine Empfehlung verdiente.

Da er in ſeinem fünf und vierzigſten Jahre ſtarb, iſt das Vaterland um viele Dienſte, die es von ſeinem Talent und ſeiner Erfahrung erwarten durfte, und Preble ſelbſt wahrſcheinlich um manchen Lorbeer gekommen, den er ſich in dem folgenden Kriege gepflückt haben würde.

ließ, mit aufmerkſamen Augen betrachtet, ſo muß man wahrlich ſein Erſtaunen über die politiſche Verblendung ausſprechen, welche den Tag der Vorbereitungen unbeachtet vorüber gehen ließ. Indeſſen geſchah einiges, und es iſt unſere Pflicht, dieſes wenigen zu gedenken.

Schon im Jahre 1809 war das Marine-Corps um 700 Mann vermehrt worden, wodurch wahrſcheinlich dieſer wichtige Zweig des Seeweſens mit dem übrigen Dienſte, wie er damals beſtand, auf gleichen Fuß gebracht wurde; denn das ganze Corps beſtand nun aus 1300 Mann.

Am 30. März 1812, oder weniger als drei Monate vor dem Kriege mit England, autoriſirte der Congreß den Präſidenten, die Zahl der Staatsſchiffe um 3 Fregatten vermehren zu laſſen; ferner wurde die Summe von 200,000 Dollars jährlich zum Ankaufe von Schiffsbauholz ausgeworfen, um die oben genannten 4 Fregatten, die unbrauchbar geworden waren, wieder in Stand zu ſetzen.

Wenn man den Umfang dieſer Anordnungen in das Auge faßt, ſo kann man ſich dem Schluſſe nicht entziehen, daß die Regierung keine Feindſeligkeit geahnt habe, man müßte denn die ausgedehnten Vorbereitungen zu Land und die Erbauung der Kanonenboote anführen. Es iſt daher nicht unwahrſcheinlich, daß die Männer, in deren Händen die Leitung des Staates war, die Seemacht des Landes für zu geringfügig, und die von England für zu überwiegend anſehen, als daß man ſo ſpät noch eine hinreichende Marine hätte ſchaffen ſollen.

Eine Vergleichung der Seemacht der Vereinigten Staaten Großbritanniens und ihres wechſelſeitigen Zuſtandes macht dieſe Anſicht einleuchtend, obgleich ſie dieſelbe, als politiſche Maßregel, nicht zu rechtfertigen im Stande iſt.

Im Jahre 1812 zählte die engliſche Marine 1060 Schiffe, von denen 7 bis 800 wirklich auf dem Meere kreuzten. Frankreich hatte keine Flotten, um dieſe große Marine zu beſchäftigen; Spanien war von der Allianz gegen England losgeriſſen; den Norden Europa's brauchte man nicht mehr im Auge zu haben; Großbritannien konnte alſo ſofort ſo viele Schiffe, als der Charakter des Krieges nöthig machte, an die amerikaniſchen Küſten ſchicken.

Dieſer beiſpielloſen Seemacht hatte Amerika außer den Kanonenbooten nur folgende Schiffe entgegen zu ſtellen: Conſtitution 44, Preſident 44, Vereinigte Staaten 44, Congreß 38, Conſtellation 38, Cheſapeake 38, New-York 36, Eſſex 32, Adams 28, Boſton 28, John Adams 28, Wasp 18, Hornet 18, Argus 16, Syrene 16, Oneida 16, Vixen 14, Nautilus 14, Entrepriſe 14 und Viper von 12 Kanonen. Von dieſen Schiffen waren der New-York 26, und Boſton 28, nicht ſeewürdig, und der Oneida 16, auf dem Ontario-See. Die übrigen waren ganz in der Regel, obgleich der Adams ſehr bedeutend ausgebeſſert werden mußte, ehe man ihn in das Waſſer laſſen konnte.

Aus dem Geſagten geht hervor, daß Amerika im Begriffe war, ſich mit der bei weitem größten Seemacht, welche die Welt je geſehen hatte, in Krieg einzulaſſen, ohne mehr als 17 Kreuzer zur See zu haben, von denen 9 unter dem Range der Fregatten waren.

Zu derſelben Zeit waren die Handelsſchiffe der Vereinigten Staaten über die ganze Oberfläche der ſchiffbaren Meere verbreitet. Man hat kein ähnliches Beiſpiel einer ſo ausgedehnten Schifffahrt bei einem ſo unverhältnißmäßigen Schutze

Wenn es an einem Beweiſe fehlte, wie hoch man in Amerika Thatſachen im Vergleiche zu Meinungen anſchlägt, ſo würde dieſe Darlegung ihn in vollem Maaße bieten. Im Verlaufe alles des bisher Erzählten hat man geſehen, daß die Seemacht den Anforderungen des Staates, oder denen der Nothwendigkeit folgte, ſtatt daß man ſie als das wohlfeilſte, wirkſamſte und leichteſte Vertheidigungsmittel, das eine Nation unter ſolchen Umſtänden verlangen konnte, geſchaffen, gehoben und ausgedehnt hätte!

Großbritannien beſaß, neben ſeiner großen Ueberlegenheit an Schiffen, die weſtindiſchen Inſeln Bermuda und Halifax, als Häfen, um ſich zurückzuziehen und als Zufluchtsorte für Priſen, während die vielen Häfen Amerika's ſämmtlich jeden Augenblick blockirt werden konnten, wenn es einem Feinde einfiel, 2 Linienſchiffe und eine Fregatte auf einen gegebenen Punkt zu ſchicken;

denn es darf nicht verhehlt werden, daß 3 Zweidecker hingereicht hätten, zur Zeit, von der wir reden, die ganze active Seemacht der Union vor ſich her zu treiben. So ſtand es mit einem großen ſeefahrenden Volke in der Stunde des Ausbruchs eines ernſtlichen Krieges und trotz der Erfahrung eines Kampfes, in welchem die Machthaber vorragend thätig waren!

Man kann ſich nur auf eine Art dieſen ſeltſamen Zuſtand der Dinge erklären, man muß nämlich, wie bereits geſagt; an der Möglichkeit gezweifelt haben, Angeſichts der ungeheuern Macht Englands Schiffe auf der See zu halten. Dieſe Anſicht wird dadurch beſtärkt, daß man im Kabinet mit dem Plane umging, alle Staatsſchiffe abzutakeln, damit ſie nicht in die Hände des Feindes fielen. Dieſer Schritt würde ein Todesſtreich für das Seeweſen Amerika's geweſen ſein, denn das Volk würde vollkommen Recht gehabt haben, eine Marine nicht zu unterſtützen, welche blos für den Frieden war. Man hat jetzt erfahren, daß dieſer Entſchluß nur durch das Einſchreiten zweier Seeoffiziere vereitelt wurde, welche ſich zufällig an dem Sitze der Regierung befanden, als der Gegenſtand verhandelt wurde. Dieſe Herren *) ſollen ſich

*) Capitain Bainbridge und Stewart. Dieſen Offizieren wurden Befehle an Commodore Rodgers gezeigt, New-York nicht zu verlaſſen, ſondern die Schiffe zum Schutze jenes Hafens zu brauchen. Sie beſprachen ſich mit dem Staatsſecretär, gewannen ihn durch ihre Sachdarlegung und erhielten Audienz bei

ſchriftlich mit aller Kraft einer ſolchen Maßregel widerſetzt und durch ihre Vorſtellungen das Cabinet veranlaßt haben, ſeine Politik zu ändern.

Unter gewöhnlichen Umſtänden würde die eben angeführte Abſicht große Schwäche und eine Beſchränktheit der Anſichten angezeigt haben, welche dem Charakter von Staatsmännern gänzlich unangepaßt ſind. Aber die Umſtände waren keine gewöhnliche. Die Marine Großbritanniens war nicht nur die mächtigſte in der Welt, ſondern ſie war mächtiger, als die aller Staaten der Chriſtenheit zuſammen genommen. Außer dieſer ſeiner phyſiſchen Macht hatte es ſich eine moraliſche geſchaffen, welche bei der Anwendung kaum weniger nützlich war, als ſeine Kanonen und Matroſen. Der Ruhm der Unbeſiegbarkeit war nämlich allgemein an ein engliſches Kriegsſchiff geknüpft, und vielleicht ſchenkte niemand den Engländern einen ſolchen Glauben an jede Art phyſiſcher und moraliſcher Ueberlegenheit, als die Bewohner der vereinigten Staaten Amerika's.

---

dem Präſidenten. Dieſer hörte ihnen aufmerkſam zu und bemerkte, daß die Erfahrung der Revolution ihre Anſichten unterſtützte. Das Cabinet trat zuſammen und blieb ſeiner erſten Anſicht treu. Die Capitaine richteten jetzt ein ernſtes Schreiben an den Präſidenten, der es über ſich nahm, den Plan zu ändern. Man ſagt, einige Mitglieder des Cabinets ſeien der Entſcheidung beigetreten, weil die Schiffe genommen werden würden und die Nation ſo der Koſten los wäre, die ihre Unterhaltung forderte, und man dann dem Landheer jede Kraft zuwenden könne!

Der Sieg der britiſchen Marine war unbeſtreitbar; und da wenige Amerikaner damals Bücher oder Zeitblätter in fremden Sprachen laſen, während man kaum eine Zeitung zu Geſicht bekam, deren Spalten nicht dem britiſchen Ruhme Tribut zollten, wäre es nicht leicht, die Ausdehnung des Gefühls und der Leichtgläubigkeit zu ſchildern, welche über ſolche Gegenſtände gang und gäbe war.

Daß die Seeoffiziere über ein ſolches abhängiges Gefühl erhaben waren, iſt natürlich. Sie hatten Gelegenheit zu Vergleichungen gehabt, welche der Mehrzahl ihrer Mitbürger verſagt war und der Erfolg hatte ſie gelehrt, mehr Vertrauen in ſich ſelbſt zu ſetzen. Sie wußten, daß ihre Schiffe wenigſtens eben ſo gut waren, wie die engliſchen, daß ſie eben ſo ſchnell ſegelten, eben ſo tüchtig bedient waren, und daß England in allem Weſentlichen, was den Stolz des Seemannes ausmacht, keine andere Ueberlegenheit in Anſpruch nehmen konnte, als die, welche in der längeren Erfahrung in dem Seekriege lag. Dieſer Ueberlegenheit ungeachtet, waren ſie bereit zu kämpfen.

Nicht ſo die Nation. Die größere Mehrzahl der Amerikaner hegte zwar die beſten Geſinnungen; aber die Ueberzeugung war allgemein, daß ein amerikaniſches Kriegsſchiff gegen ein engliſches Kriegsſchiff nicht aufkommen könne. Stellte man beide auch in allem Weſentlichen gleich, ſo war der wichtigſte Punkt Erfahrung und Uebung gegen das erſtere, ſo wie das Vertrauen, das tauſend

Siege gab, ſich, wie man glaubte, nützlicher erweiſen würde, als Eifer und Muth.

Es iſt nicht leicht, das Gefühl auf der andern Seite zu beſchreiben. Unter den jungen Offizieren der engliſchen Marine war, wie wohl zu denken, die Anſicht einer ungeheuern Ueberlegenheit allgemein vorherrſchend; allein unter den ältern Männern waren Viele, welche die amerikaniſchen Kreuzer mit aufmerkſamen Augen geprüft hatten, und Einige, die ſich noch des Revolutionskriegs erinnerten, wo ſchlecht ausgerüſtete, ungekupferte und halb bemannte Schiffe den Sieg theuer und nicht ſelten die Niederlage gewiß gemacht hatten.

Die engliſchen Zeitungen ließen es nicht an jenem rohen wegwerfenden Hohne fehlen, welcher wahrſcheinlich mehr dazu beigetragen hat, ein feindſeliges Gefühl gegen ihre Nation in ganz Europa zu wecken, als irgend eine politiſche Ungerechtigkeit oder politiſche Eiferſucht. Die geringe Anzahl ber amerikaniſchen Schiffe entging ihren Spöttereien und Entſtellungen nicht. Eines der letzten Schiffe, welches ſie dem Hohne Europas preisgaben, war die Conſtitution, eine Fregatte, welche ſie „einen Bündel Tannenbretter“ nannten, der „unter etwas geſtreifter Leinwand“ ſegelte. So ungeziemend dieſe Sprache war und ſo wenig Beachtung ſie verdiente, ſo legte Amerika doch zu viel Werth auf das engliſche Urtheil, um ſie gleichgültig zu ertragen und der Tag nahte heran, wo es dieſe Vorwürfe frohlockend und mit einem Spotte zurückgab,

der eben ſo ungeziemend war, wie der Hohn, welcher ihn hervorgerufen hatte.

Es iſt nicht zu bezweifeln, daß ſelbſt die Freunde der Marine dem Kampfe mißtrauiſch entgegen ſahen, während die Engländer ein Vertrauen fühlten, das an ſich ſchon ein Schritt zum Siege war.

Sechstes Kapitel.

Kriegserklärung gegen England. — Der Preſident und Bewidera. — Jagd auf Jamaica-Schiffe. — Engliſches Geſchwader vor New-York. — Der Nautilus weggenommen. — Die Conſtitution von einer engliſchen Fregatte gejagt. — Das Schiff entkömmt. — Der Eſſex nimmt einen engliſchen Transport weg. — Der Alert wird weggenommen. — Die Conſtitution und die Guerriere. — Vernichtung des letztern Schiffes. — Moraliſche Wirkung des Sieges. — Kurzſichtige Seepolitik.

Wir haben auf die Begebenheiten hingedeutet, welche zu den Feindſeligkeiten zwiſchen Amerika und England führten, obgleich ſie eher zu der politiſchen Geſchichte des Landes gehören, als zu der des Seeweſens.

Im Winter 1812 wurde der Regierung ein Anſchlag von Seiten engliſcher Agenten entdeckt, welcher beabſichtigte, die amerikaniſche Union zu trennen, und ſpäter wurde dem Präſidenten der Entſchluß des engliſchen Miniſteriums, bei ſeinen Beſchlüſſen im Geheimenrathe zu verharren, förmlich mitgetheilt. Zu gleicher Zeit wurde

das Recht, engliſche Matroſen mit amerikaniſchen Schiffen auf der hohen See zu preſſen, in der Theorie angeſprochen, während in der Anwendung die Schmach fortwährend auf Eingeborne ausgedehnt ward, indem die Offiziere, die an Bord kamen, nach dem ungerechten und ganz ungeſetzlichen Grundſatze handelten, daß die Matroſen, welche ſich nicht als geborne Amerikaner auswieſen, als Engländer fortgenommen werden ſollten. In Folge dieſer Geſammtgründe erklärte der Congreß am **18.** Juni **1812** dem Könige von Großbritannien förmlich den Krieg.

In dem Augenblicke, wo dieſe wichtige Nachricht veröffentlicht wurde, war faſt die ganze kleine amerikaniſche Marine entweder im Hafen oder kreuzte in der unmittelbaren Nähe der Küſte. Nur ein einziges Schiff, die Wasp, **18** Kanonen, Capitain Jones, war in der Ferne und kehrte mit Depeſchen aus Europa zurück. Es iſt jedoch ziemlich dargethan, daß die Regierung von der Marine nicht mehr als wenige abgeſonderte Thaten erwartete, welche auf den allgemeinen Ausgang des Kampfes keinen großen Einfluß haben konnten, daß die Macht, welche das Land wirklich beſaß, nicht auf einen Punkt verſammelt und beordert war, als Maſſe während der Zeit zu handeln, in welcher man den Vortheil hatte, den Feind angreifen zu können, während der letztere von der Exiſtenz von Feindſeligkeiten noch nichts wußte. Ein Geſchwader von drei vier und zwanzig Pfündner-Fregatten,

von eben ſo vielen achtzehnpfündigen Schiffen derſelben Klaſſe, und von acht bis zehn kleineren Kreuzern, ſämmtlich zum Dienſte hergerichtet, gut bemannt und mit vorzüglichen Offizieren beſetzt, hätte leicht zuſammen gebracht werden können, wenn man die Zeit zu den Vorbereitungen klug benützt hätte.

Der Feind hatte nur einen Zweidecker, einen alten 64r, an der amerikaniſchen Küſte und die eben erwähnte Macht reichte vollkommen hin, Halifax und Bermuda auf einen Monat zu blockiren, oder bis die Engländer Nachricht von dem Kriege hatten und Zeit gewannen, ſich aus Weſtindien zu verſtärken. Man hat geſagt, viele hundert amerikaniſche Schiffe, die auf dem Rückwege begriffen, ſeien eben zur See und wenn auch einige feindliche Kreuzer an der Küſte Priſen machen wollten, ſo hätten ſie keinen Hafen, um ſie einzubringen, und die meiſten würden von den amerikaniſchen Privatſchiffen, welche die umliegenden Meere bedeckten, wieder genommen werden.

Hätten ſich, fuhr man fort, die britiſchen Kreuzer in der Vorausſetzung deſſen, was Amerika beabſichtigte, geſammelt, wie ſie wirklich thaten, ſo wäre es leicht geweſen, ſie zu vernichten oder wenigſtens in einen Hafen zu jagen, wo daſſelbe Ziel nur in einer andern Form erreicht worden wäre.

Aber die Kriegserklärung fand die kleine Marine der Union nicht in dem Zuſtande, auf dieſe kluge, combinirte und militäriſche Weiſe zu handeln. Die Schiffe waren

zerſtreut, manche fern, andere in den Werften; und ein kleines Geſchwader ausgenommen, war alles der Thätigkeit, dem Urtheil und Unternehmungsgeiſte der verſchiedenen Capitaine anheim gegeben.

Im Hafen von New-York lagen der Preſident von 43, Commodore Rodgers; Eſſex von 32, Capitain Porter; und Hornet von 18 Kanonen, Capitain Lawrence. Dieſe Schiffe waren jeden Augenblick bereit auszulaufen, der Eſſex ausgenommen, deſſen Takelage gelitten hatte und deſſen Raum wieder geſtaut werden mußte. Commodore Rodgers war mit dem Preſident und dem Hornet in die Bai gegangen, wo die United States von 44, Capitain Decatur; Congreß von 38, Capitain Smith, und Argus von 26 Kanonen, Lieutenant Sinclair, die am 21. Juni von Süden kamen, zu ihm geſtoßen waren.

Man hatte in Erfahrung gebracht, daß eine große Kauffahrteiflotte von Jamaica, mit einem ſtarken Geleite unter Segel gegangen war, und da dieſe Schiffe natürlich an den amerikaniſchen Küſten entlang kommen mußten, wurde beſchloſſen, auf dieſes Convoy Jagd zu machen — ein ſo ſcharfſinniger Anſchlag, wie er unter jenen Umſtänden nur erdacht werden konnte. Eine Stunde nach der amtlichen Benachrichtigung von der Kriegserklärung und dem Empfang ſeiner Befehle war Commodore Rodgers unterwegs.

Das Geſchwader kam am 21. Juni Nachmittags an Sandy Hook vorüber und hielt ſüdöſtlich ab. Dieſe Nacht

wurde ein Amerikaner gepraiet, der die Jamaica-Schiffe geſehen hatte und augenblicklich wurden die Segel zur Jagd gehäuft. Am 23. um 6 Uhr Morgens wurde nordöſtlich ein Segel entdeckt, in welchem man ſogleich eine feindliche Fregatte erkannte und eine allgemeine Jagd begann.

Der Wind war den größern Theil des Tages friſch und der Feind fuhr vor demſelben; der Preſident, ein ungewöhnlich ſchnelles Schiff vom Winde ab, holte nicht nur den Feind, ſondern das übrige Geſchwader bald ein.

Um 4 Uhr Nachmittags war er in Kanonenſchußweite von der Jagd, aber der Wind war leider gefallen, und da die amerikaniſchen Schiffe eben ohne Laſtigkeit und tief waren, gab ihre verhältnißmäßig größere Wucht unter ſolchen Umſtänden den feindlichen einen Vortheil. Als Commodore Rodgers bemerkte, daß er nur ſchwache Hoffnung habe, an den Feind heran zu kommen, wenn er ihn nicht lähnte, ſo beſchloß er, die Jagdkanonen gegen ihn ſpielen zu laſſen.

Nach dieſem Plane ſchickte ſich der Offizier ſelbſt an, die Canonade zu leiten und um halb 4 Uhr wurde die Backkanone losgebrannt. Dieſes war der erſte feindliche Schuß, der zur See in dem Kriege von 1812 abgefeuert wurde, und die Kanone ſoll von dem Commodore ſelbſt gerichtet worden ſein *).

*) Da in jener Zeit alle Kanonen Schlöſſer hatten, iſt es wahrſcheinlich, daß er die Kanone auch ſelbſt losſchoß.

Der Schuß traf das gejagte Schiff in den Ruderbrock und fuhr durch das ſtarke Holz in die Konſtablerkammer. Der zweite Schuß ging von der zweiten Diviſion unten aus und wurde von dem zweiten Lieutenant, Gamble, der die Batterie befehligte, gerichtet und losgebrannt. Er traf den Kopf einer der feindlichen Spiegeljager, den er ſtark beſchädigte. Commodore Rodgers feuerte den dritten Schuß ab, der den Spiegel des gejagten Schiffes traf, zwei Mann tödtete, zwei ſchwer verwundete und einen Lieutenant und zwei Mann leicht verletzte. Lieutenant Gamble feuerte wieder; ſeine Kanone platzte. Der Schuß flog über den Bug des Preſident und die Explosion tödtete und verwundete ſechszehn Mann. Das Backdeck wurde geſprengt und Commodore Rodgers in die Luft geſchleudert; bei dem Falle brach er ein Bein. Dieſer Vorfall war Urſache, daß die Kanonen auf dieſer Seite eine Zeitlang ſchweigen mußten.

Dieſe Pauſe ſetzte den Feind in Stand, das Feuer von vier Spiegelkanonen ſpielen zu laſſen, ſonſt würde er von dem hintern Theile ſeines Schiffes getrieben worden ſein. Das Feuer des gejagten Schiffes war gut und von Erfolg; einer ſeiner Schüſſe fiel auf das Deck des Preſidenten und tödtete einen Cadetten und einen oder zwei Matroſen.

Der Preſident begann bald darauf zu vieren, in der Abſicht, einige der Spieren des Feindes abzuſchneiden und ſein Feuer zwang ſchnell den letztern, zu löſchen.

Der Feind kappte ſein Anker, ſtaute ſeine Boote, warf ſie über Bord und gapte 14 Tonnen Waſſer. Dadurch kam er recht von vorne, als der Preſident um 7 Uhr abholte und, als letztes Mittel, drei volle Lagen abfeuerte, deren meiſte Kugeln aber verloren waren.

Commodore Rodgers ſah, daß es unmöglich ſei, dem Feinde näher zu kommen, ohne ſeine eigenen Schiffe zum Kreuzen unbrauchbar zu machen, und befahl gegen Mitternacht, die Jagd einzuſtellen. Es wurde ſpäter bekannt, daß das gejagte Schiff die Belvidera von 36 Kanonen, Capitain Byron, war, der ſich verdientermaßen einen guten Namen erwarb, denn er hatte ſein Schiff wacker vertheidigt. Einige Tage darauf lief die Belvidera im Hafen von Halifax ein und brachte die Nachricht von der Kriegserklärung dorthin.

Der Preſident hatte bei dieſer Gelegenheit 22 Todte und Verwundete, von denen 16 durch das Platzen der Kanonen gelitten hatten. Unter den erſtern war der erwähnte Cadett und unter den letztern Lieutenant Gamble. Auf dem Belvidera ſollen 7 durch Kugeln und 7 andere durch Zufälligkeiten getödtet und verwundet worden ſein; unter ihnen Capitain Byron. Auch litt ſie bedeutend in der Takelage, den Spieren und Segeln, während der Preſident in dieſen Beziehungen keinen bedeutenden Schaden aufzuweiſen hatte.

Das Geſchwader ſchlug jetzt ſeinen Curs wieder ein, um die Jamaica-Flotte zu verfolgen, und erhielt von

Zeit zu Zeit Nachrichten von amerikaniſchen Schiffen, welchen Weg ſie nehme. Am 1. Juli trafen die Verfolger auf eine große Menge von Schalen von Cacaonüſſen, Orangen u. ſ. w., ein gewiſſes Zeichen, daß ſie auf der Fährte der Engländer ſeien. Dies war etwas öſtlich von den Banks von Neu-Foundland und man durfte nun in der ſicherſten Hoffnung leben, daß man die Flotte einholen würde, ehe ſie den Kanal erreichte.

Am 9. Juli nahm der Hornet, Capitain Lawrence, ein Markebrief weg und ſein Maſter erzählte, er habe am vergangenen Abend die Jamaica-Schiffe unter dem Convoy eines Zweideckers, einer Fregatte, eines Kriegsſloop und einer Brigg geſehen. Er hatte 85 Segel gezählt. Alle möglichen Mittel wurden nun angewendet, das Geſchwader vorzubringen, aber umſonſt; man hörte nichts mehr von dem Curs der Flotte. Die Jagd wurde bis zum 13. fortgeſetzt, wo Commodore Rodgers, da man nur noch eine Tagreiſe von dem Kanal entfernt war, nach Süden abhielt, Madeira paſſirte und auf dem Weg der Weſtinſeln und der Grand Banks nach Boſton ging.

Dieſes Kreuzen war für einen ſolchen Augenblick ſeltſam unglücklich, obgleich ſich die feindlichen Schiffe nicht von dem gewöhnlichen Wege nach Europa entfernt hatten. Sieben Kauffahrteifahrer wurden jedoch weggenommen und ein amerikaniſches Schiff dem Feinde wieder entriſſen. Das Geſchwader brauchte ſiebenzig Tage zu dieſem Ausfluge.

Die Nachrichten der Belvidera veranlaßte den Feind, ſo viele Schiffe, als er nur konnte, zu einem Geſchwader zuſammenzuziehen; und eine Macht, die aus den Schiffen Afrika von 64, Capitain Baſtard; Shannon von 38, Capitain Broke; Guerriere von 38, Capitain Daeres; Belvidera von 36, Capitain Byron; und Aeolus von 32 Kanonen, Capitain Lord James Townſend, beſtand, war bald beiſammen, in der Hoffnung, auf Commodore Rodgers zu ſtoßen. Capitain Broke, von dem Shannon, war der älteſte Offizier dieſes Geſchwaders.

Es zeigte ſich im Anfange des Juli vor New-York und nahm mehrere Schiffe hinweg. Der Nautilus von 14 Kanonen, Lieutenant Commodore Crane, war kurz nach der Abreiſe des Commodore Rodgers in den Hafen von New-York gekommen; und dieſe kleine Brigg lief aus, in der Abſicht, den Spuren der engliſchen Weſtindienfahrer zu kreuzen, als unglücklicherweiſe Capitain Broke eben an den Küſten erſchien. Der Nautilus ſtach in den erſten Tagen des Juli in See und ſtieß am kommenden Tage auf das britiſche Geſchwader. Eine kurze aber angeſtrengte Jagd folgte, in welcher Crane ſeine Leekanone über Bord warf, und alles mögliche, was ein Seemann nur erſinnen kann, that, um zu entfliehen; aber der Nautilus wägte, während die Fregatten des Feindes im Stande waren, alles zu ihrem Vortheil zu benützen; der Shannon bemächtigte ſich ſeiner. Der Nautilus war das erſte Kriegsſchiff, das in dieſem Kriege

weggenommen wurde und die Marine verlor ſo einen jener Kreuzer, welche ihr ſo theuer geworden und mit ihrer Geſchichte verbunden war.

Der Feind nahm die Offiziere und Gemeinen aus ihrer Priſe, warf eine kleine Mannſchaft hinein und ſetzte ſein Kreuzen fort, da er hoffte, auf die amerikaniſchen Schiffe zu ſtoßen. Indem wir ihn ſo beſchäftigt laſſen, müſſen wir in den Hafen zurückkehren, um unſern Blick einem andern Kreuzer zuzuwenden, welcher ſeine Aufmerkſamkeit in Anſpruch nehmen ſollte.

Die Conſtitution, 44, Capitain Hull, war nach ihrer Rückkehr von Europa in den Cheſapeake gelaufen, hatte neue Mannſchaft an Bord bekommen, und ſegelte am 13. Juli von Annapolis ab, um nordwärts zu kreuzen. Am Freitag, den 17. Juli, war das Schiff vom Land aus nicht mehr ſichtbar, obgleich es der Küſte nicht fern war; es ſegelte unter leichten Segeln mit einem guten Winde von Nordoſt. Um 1 Uhr ſondirte es 22 Faden, und ungefähr eine Stunde ſpäter wurden 4 Schiffe an dem nördlichen Bord entdeckt, die weſtwärts abhielten. Um 3 Uhr raffte die Conſtitution die Segel und ſondirte 18 und einen halben Faden. Um 4 Uhr entdeckte ſie ein fünftes Schiff in Nordoſten, und man glaubte, ein Kriegsſchiff zu erkennen. Es ergab ſich ſpäter, daß es die Guerriere, 38, Capitain Daeres, war.

Mittlerweile ergab es ſich, daß die 4 andern Segel 3 Schiffe und 1 Brigg waren; ſie hielten nach Nordnord-

weſt und waren alle am Steuerbordhals, in Geſellſchaft, wie es ſchien. Der Wind wurde nun ſehr leicht und die Conſtitution hohlte ihr großes Segel auf. Das Schiff am öſtlichen Bord hatte jedoch um 6 Uhr ſeinen Curs dahin geändert, daß es Oſtnordoſt abhielt, indem der Wind bisher ſeine Annäherung befördert hatte. Aber ein Viertel nach 6 Uhr kam der Wind leicht aus Süden und brachte das amerikaniſche Schiff windwärts. Die Conſtitution vierte nun vornen rundum nach Oſten, ſetzte alle ihre leichten Lee- und Bramlee-Segel bei, rief um halb 8 alle Hände auf ihre Poſten und ließ das Schiff zum Kampfe klar machen, da ſie das nächſte Schiff zu praien beabſichtigte.

Der Wind wehte fortwährend leicht nach ſüdwärts und die 2 Schiffe näherten ſich bis gegen 8 Uhr langſam. Um 10 Uhr kürzte die Conſtitution ihre Segel und hängte unmittelbar darauf das Privatſignal des Tages aus. Nachdem ſie die Lichter faſt eine Stunde in die Höhe gelaſſen hatte und von der Guerriere keine Antwort erhielt, ließ ſie um ein Viertel nach 11 Uhr das Signal wieder herab, ſetzte mehr Segel bei und holte ihre Steuerbordhalſer zu. Während der ganzen mittlern Wache war der Wind ſehr leicht aus Süden und Weſten. Gerade als die Morgenwache aufzog, wendete die Guerriere durch den Wind, vierte ganz rund ab, ließ eine Rakete ſteigen und feuerte 2 Kanonen ab. Als der Tag anbrach, entdeckte man an dem Steuerbord Quartier der Conſtitution 3 Schiffe, und

3 andere am Spiegel. Um 5 Uhr Morgens wurde ein fünftes Schiff recht von hinten entdeckt.

Dies war das Geſchwader des Commodore Broke, welches ſich während der Nacht der amerikaniſchen Fregatte allmählich genähert hatte und nun gerade auf Kanonenſchußweite war. Da die Schiffe ihre Lage langſam änderten, hatte die Conſtitution, als die Nebel ſich ganz verzogen, zwei Fregatten auf ihrer Lee, und ein Linienſchiff, zwei Fregatten, eine Brigg und einen Schooner recht von hinten. Die Namen der feindlichen Schiffe ſind ſchon angegeben worden; aber die Brigg war der Nautilus und der Schooner eine andere Priſe. Auf all den fremden Schiffen wehte die engliſche Flagge.

Der Wind wurde nun ganz laß und die Conſtitution hißte ihre Boote aus und ſchickte ſie nach vornen zum Bugſiren, in der Abſicht, das Schiff außer dem Bereich der feindlichen Kanonen zu halten. Zugleich hob man eine der Unterdeck-Kanonen auf die Kufbrücke und ließ ſie nach hinten laufen, um ſie als Spiegeljager zu brauchen; zu ähnlichem Zweck wurde auch eine lange achtzehnpfündige von dem Bug verwendet. Zwei andere vierundzwanzigpfündige ließ man an die Cajütenfenſter zu demſelben Behufe laufen, obgleich man Planken weghauen mußte, um Raum zu machen.

Um 6 Uhr kam der Wind, der bisher leicht und läſſig geweſen, von Nordweſt, wo das Schiff vornen ſüdwärts wendete und alle leichten Segel beiſetzte, die es nur tra-

gen konnte. Bald darauf eröffnete die nächſte Fregatte, der Shannon, mit ſeinen Bugkanonen das Feuer und ſchoß ungefähr 10 Minuten lang; er ließ jedoch nach, als er bemerkte, daß er die Conſtitution nicht erreichen konnte.

Um halb 7 Uhr ſondirte Capitain Hull in 26 Faden; wo man, da der Feind näher anſetzen konnte und Gelegenheit fand, die Boote zweier Schiffe auf eines zu bringen, auch durch etwas mehr Wind als die Conſtition begünſtigt war, alle Reſervetaue, die man finden und alles was zu dem Zwecke gebraucht werden konnte, in die Cutter abrollen, befeſtigen, eine Ketſch eine halbe Meile nach vornen laufen und ſie dann fahren ließ. Auf ein gegebenes Zeichen zog die Mannſchaft an, und ging mit dem Schiffe fort, die Ketſch, wie ſie mit dem Ende des Taus herankam, überholend und lichtend. Während dies geſchah, wurden neun Taue und eine andere Ketſch nach vornen gebracht und auf dieſe Weiſe war die Fregatte, obgleich man kein Land anſichtig ward, von den Verfolgern weggeglitten, ehe dieſe die Art, wie es geſchehen, entdeckten.

Es dauerte jedoch nicht lange, ſo griff der Feind zu demſelben Auskunftmittel. Um halb 7 Uhr hatte die Conſtitution ein wenig Wind, pflanzte die Nationalflagge auf und feuerte eine Kanone auf den Shannon, das nächſte Schiff recht hinten aus. Um 8 Uhr ward der Wind wieder laß und man mußte von neuem ſeine Zu-

flucht zu den Booten und der Ketſch nehmen, da die Feinde einen leichten Wind hatten und durch Bugſiren, Schwingen und Ketſchen näher kamen. —

Um 9 Uhr kam der Shannon, auf welchen die Engländer ihre meiſten Boote gethan hatten, nahe heran, und es war jede Ausſicht da, daß die genannte Fregatte, trotz der Thätigkeit und dem Eifer der Mannſchaft der Conſtitution nahe genug kommen würde, um ſie zu lähmen, wo denn ihre Wegnahme durch den übrigen Theil des Geſchwaders unvermeidlich geweſen wäre.

In dieſem Augenblicke der Prüfung herrſchte der beſte Geiſt auf dem Schiffe. Alles war geſtämmt und Capitain Hull nicht ohne Hoffnung den Shannon, wenn er auch zur Schlacht genöthigt werden ſollte, durch ſein Feuer recht hinten aus zu werfen und die Entfernung von den übrigen Schiffen zu halten. Man wußte, daß der Feind nicht näher bugſiren konnte, da es leicht geweſen wäre, ſeine Boote durch die Hinterkanonen der Conſtitution zu vernichten, und nicht Ein Mann in dem letztern Schiffe zeigte ſich geneigt, Beſorgniſſe zu hegen. Offiziere und Mannſchaft löſten ſich regelmäßig im Dienſte ab und während die erſtern ſich auf das Deck niederwarfen, um einen Augenblick zu ſchlummern, ſchliefen die Leute an ihren Kanonen.

Dieſer Augenblick war einer der gefährlichſten bei der ganzen Jagd. Der Shannon war, wie bereits bemerkt, ganz nahe heran, während die Guerriere auf dem

Backbord Quartier faſt eben ſo nahe war. Eine Stunde verſprach den Kampf zu einem Ausgange zu bringen, als plötzlich, 9 Minuten nach 9 Uhr, ein leichter Wind von Süden das Schiff traf und es windwärts brachte. Die ſchöne Weiſe, wie man dieſen Vortheil benützte, hat ſelbſt des Feindes Bewunderung erregt. Als man den Wind kommen ſah, wurden die Segel auf das vortheilhafteſte geſetzt und ſobald das Schiff gehorchte, brachte man ſie an den Backbordhals dicht an den Wind; die Boote wurden alle, Seite an Seite, niedergelaſſen; die, welche zu den Penterbalken gehörten, liefen auf, während die andern durch Spillen an den Reſervespieren aus dem Waſſer gehoben, außer Bord geſtaut und ſo bereit gehalten wurden, jeden Augenblick wieder dienſtbar zu werden.

Als das Schiff bei den Wind kam, brachte es die Guerriere nach ſeinen Leebalken, wo jene Fregatte mit einer vollen Lage feuerte. Während die Kugeln dieſes Schiffes nahe vor der Conſtitution fielen, hißte dieſe ihre Boote mit einer Ruhe auf, als ob das Manöver in einem Freundeshafen vor ſich ginge.

Nach einer Stunde fiel aber der Wind wieder und Capitain Hull ließ eine Quantität Waſſer aus, um ſein Schiff zu erleichtern. Mehr als 2000 Galleeren wurden ausgepumpt, und die Boote wieder nach vornen ausgeſchickt, um zu bugſiren. Der Feind brachte jetzt faſt alle ſeine Boote an den Shannon, das nächſte Schiff am Spiegel, und einige Stunden wundervoller Anſtrengung

folgten, wo die Mannſchaft der Conſtitution durch Thätigkeit und Eifer erſetzen mußte, was ihr an Zahl abging. Die Schiffe waren dicht bei dem Winde und alles, was nur ziehen konnte, wurde beigeſetzt, und der Shannon rückte langſam, aber ſicher nach vornen. Um Mittagszeit trat eine kleine Erholung von der Arbeit ein, indem dann und wann eine Briſe kam, welche man benützte und ſo das Schiff durch das Waſſer ſchob. Aber um ein Viertel nach 12 wurden die Boote wieder nach vornen ausgeſchickt und das mühſame Bugſiren und Ketſchen begann von neuem.

Um ein Uhr wurde faſt leewärts ein fremdes Schiff entdeckt. In dieſem Augenblicke waren die vier Fregatten des Feindes auf einem Punkte auf der Leeſeite der Conſtitution, einen guten Kanonenſchuß entfernt, der Afrika und die zwei Priſen aber vor dem Leebalken. Da der Wind ſtets ſpielte, ſo konnte jeder Augenblick eine Veränderung hervorbringen und den Feind windwärts treiben.

Sieben Minuten vor zwei Uhr begann die Belvidera, damals das nächſte Schiff, ihre Bugkanonen abzufeuern, und die Conſtitution ließ ihre Spiegeljager ſpielen. Bald fand man jedoch an Bord des letzteren Schiffes, daß es gefährlich ſei, die Kanonen des Hauptdecks zu brauchen, indem die Worpen ſo ausgeſchoſſen, die Fenſter ſo hoch, und die Kanonen ſo kurz waren, daß das Feuern das obere Deck aufhob und das Schiff ſprengen zu wollen

ſchien. Um halb drei Uhr hieß Capitain Hull das Feuer ſchweigen, da er bemerken mußte, daß es ohne Wirkung war.

Mehrere Stunden waren jetzt die feindlichen Schiffe innerhalb Kanonenſchußweite manchmal bugſirend und batſchernd, dann wieder bemüht, mit den kleinen Windſtößen, die dann und wann kamen, näher zu rücken. Um 7 Uhr des Abends waren die Boote der Conſtitution wieder nach vornen aus, und das Schiff ſteuerte Südweſt-halbweſt, unter einem ſo leichten Wind, daß man ihn kaum fühlte. Um halb 8 Uhr ſonderte es 24 Faden. Vier Stunden währte dieſe ermüdende Arbeit, bis kurz vor eilf Uhr ein leichter Wind aus Süden das Schiff traf und die Segel, zum erſten Male nach vielen mühevollen Stunden, ſich hoben. Die Boote fielen augenblicklich Seite an Seite und wurden, mit Ausnahme des erſten Kutters, beigenommen. Die Bramleeſegel und Stagſegel wurden ſo bald als möglich beigeſetzt und die Mannſchaft konnte ungefähr eine Stunde ruhen.

Aber um Mitternacht kam wieder Windſtille, obgleich weder der Verfolger noch die Verfolgten die Boote brauchten, wahrſcheinlich weil man beiderſeits die Ruhe der Mannſchaft nicht ſtören wollte. Um 2 Uhr nach Mitternacht bemerkte man an Bord der Conſtitution, daß die Guerriere ſich vorgedrückt hatte und wieder vor ihren Leebalken war. Um dieſe Zeit wurden die Bramleeſegel eingenommen.

Die Nacht verging auf dieſe Weiſe und am Morgen

des nächſten Tages fand man, daß drei feindliche Fregatten einen guten Kanonenſchuß weit auf der Leeſeite waren, die vierte aber in derſelben Entfernung an dem Leebalken. Der Afrika und die Priſen waren viel weiter nach leewärts.

Ein wenig nach Taglicht wendete die Guerriere, die hinreichend nach vornen ausgekommen war, um vor dem Krahebalken der Conſtitution zu ſein, durch den Wind; das letztere Schiff that desgleichen, um ſeine Stellung windwärts zu behaupten. Eine Stunde ſpäter machte der Aeolus den entgegengeſetzten Gang ſo nahe, daß die, welche die Bewegung ſahen, der Anſicht waren, er wolle das Feuer eröffnen; da das Schiff aber nur eine zwölfpfündige Fregatte war, und ſich noch immer ziemlich ferne hielt, ſo handelte ihr Commandant wahrſcheinlich ſehr klug. Um dieſe Zeit war der Wind gut genug, um Capitain Hull zu beſtimmen, ſeinen erſten Kutter einzuhiſſen.

Die Scene des Morgens dieſes Tages war ſehr ſchön und von großem Intereſſe für die Freunde des Seelebens. Das Wetter war mild und lieblich, das Meer ſo glatt wie ein Teich, und der Wind war eben ſtark genug, um jene außerordentlichen Mittel, nach vornen zu kommen, womit 48 ſo mühevolle Stunden hingebracht worden, unnöthig zu machen. Alle die engliſchen Schiffe waren wieder mit der Conſtitution auf demſelben Gange und die vier Fregatten waren Wolken von Leinwand, von oben bis unten.

Mit Einſchluß des amerikaniſchen Schiffes waren eilf zu ſehen, und kurz nachher erſchien ein zwölftes, in welchem man bald einen amerikaniſchen Kauffahrteifahrer erkannte. Aber der Feind hatte es zu ſehr auf die Conſtitution abgeſehen, um etwas anderes zu beachten, und obgleich es leichter geweſen wäre, die Schiffe leewärts wegzunehmen, ſcheint man ihnen keine Aufmerkſamkeit gewidmet zu haben. Um jedoch das Schiff windwärts zu täuſchen, hißt ſie die amerikaniſche Flagge auf, worauf die Conſtitution die engliſche Flagge wehen ließ, um den Fremden zu warnen, daß er ſich ferne halte.

Bis zehn Uhr bemühte ſich die Conſtitution angeſtrengt, alle Segel ſteif zu halten, wenn es nothwendig werden ſollte, und ſondirte 25 Faden. Um Mittag fiel der Wind wieder, obgleich man ſah, daß das Schiff, ſo lange der Wind gedauert hatte, allen denen des Feindes vorgerückt war — dem einen jedoch mehr, dem andern weniger.

Das nächſte Schiff war die Belvidera, das ganz genau in dem Fahrwaſſer der Conſtitution und gegen 2½ Meilen nach Weſtnordweſt entfernt war. Die nächſte Fregatte leewärts hielt Nord zu Weſt halb Weſt in einer Entfernung von 3½ Meilen; die zwei anderen Fregatten waren auf der Leeſeite, gegen 5 Meilen entfernt und der Afrika war auf dem entgegengeſetzten Gange, Rumpf nieder nach Lee.

Auf dieſe Weiſe ſtanden die Sachen weit beſſer als

an dem vergangenen Tage und die Offiziere und Matroſen durften ſich eine kleine Ruhe gönnen, obgleich keiner die Decks verließ. Die Beobachtungen an dieſem Tage ergaben 38° 57′ N. und die Länge nach Berechnung 73° 57′ W.

Um Mittag begann der Wind zu einen ſchönen Bö aufzublaſen und der Ton des unter den Backen des Schiffes anſchlagenden Wellen wurde wieder gehört. Von dieſem Augenblicke an ging dieſes edle Schiff langſam allen ſeinen Verfolgern nach vornen aus, indem man die Segel ſpannte und hielt, wie es nur die vollendetſte Seemannskunſt vorſchreiben konnte, bis um 4 Uhr n. M., wo die Belvidera mehr als vier Meilen recht von hinten war und die andern Schiffe in demſelben Verhältniß zurückblieben, obgleich der Wind wieder ſehr läſſig geworden war.

Auf dieſe Weiſe eilten die beiden Theile nach vornen und windwärts, ſo ſehr es die Umſtände nur geſtatten wollten, wobei ſie von jedem Wechſel Vortheil zogen und alle den Seeleuten bekannte Mittel aufboten, um die Schiffe durch das Waſſer zu ſchieben.

Ein wenig vor ſieben zeigten ſich aber Spuren einer heftigen Bö, von Regen begleitet, und die Conſtitution ſchickte ſich an, ſie mit derſelben Kaltblütigkeit und Beſonnenheit zu empfangen, welche ſie bei dem ganzen Begebniß gezeigt hatte. Die Leute wurden an ihre Poſten geſtellt und alles bis auf den letzten Augenblick feſt angehalten, als, grade ehe die Bö das Schiff traf, Befehl ge-

geben wurde, aufzureefen und niederzureefen. Alle leichte Leinwand wurde beſchlagen, ein zweites Reef in den Kreuzſegel genommen und das Schiff in einer unglaublich kurzen Zeit unter kurzen Segel gebracht.

Als die engliſchen Schiffe dieß ſahen, ließen ſie anziehen und niederhohlen, ohne auf den Wind zu warten, und als der Regen ſie einſchloß, ſteuerten ſie in verſchiedenen Richtungen, um die Gewalt der erwarteten Bö zu vermeiden. Auf der andern Seite vierte die Conſtitution, ſobald ſie ihren Anker eingenommen hatte, heimwärts ab, ſetzte ihre Fock und große Bramſegel bei, ſteuerte, während der Feind ſie wahrſcheinlich von der Wucht des Windes niedergedrückt glaubte, frei dahin und flog in einer leichten Bogenlinie in einer Schnelle von eilf Knoten von ihnen weg.

In weniger als einer Stunde, nachdem die Bö die Conſtitution getroffen, war ſie gänzlich leewärts paſſirt und man hatte nun den Feind wieder im Geſichte. Das nächſte Schiff, die Belvidera, hatte in dieſer kurzen Zeit ihre Lage faſt zwei Punkte mehr nach leewärts geändert und war weit recht von hinten. Das zweitnächſte Schiff war noch mehr leewärts und entfernter, während die zwei übrigen Fregatten ganz Rumpf nieder waren. Die Afrika war blos am Horizonte ſichtbar!

Alle Beſorgniß vor dem Feinde war jetzt dahin, obgleich man die Segel brauchte, um mehr Entfernung zu gewinnen und die Luv zu behalten. Um halb 11 Uhr

drehte ſich der Wind noch weiter ſüdwärts, wo denn die Conſtitution, die eine Zeitlang frei geſteuert hatte, ihre untern Leeſegel einnahm. Um eilf Uhr feuerte der Feind zwei Kanonen ab und das nächſte Schiff war grade noch zu ſehen. Da der Wind hin und herfuhr und leicht war, ſetzte der Feind die Jagd noch fort, aber mit Tagesanbruch war das nächſte Schiff Rumpf nieder recht von hinten und nach leewärts.

Unter dieſen Umſtänden hielt man es für klug, alles aufzubieten, um den engliſchen Fregatten aus dem Geſicht zu kommen, und da der Wind leicht fiel, wurden die Segel der Conſtitution von den Obenſegeln bis zu den großen niedergenetzt. Die gute Wirkung dieſer Vorſicht wurde bald ſichtbar, denn um 6 Uhr des Morgens tauchten die großen Segel der nächſten feindlichen Schiffe bereits nieder. Um ein Viertel nach acht Uhr hohlten alle engliſchen Schiffe nach nordwärts und oſtwärts, durch eine Jagd, die drei Tage und eben ſo viele Nächte gedauert hatte und wobei alles verſucht wurde, was unter ſolchen Umſtänden von Schiffsmanövern aller Art erwartet werden kann, vollkommen überzeugt, daß ſie keine Hoffnung hatten, ihren Feind einzuholen.

So endigte eine Jagd, welche wegen ihrer Dauer, der Nähe und der Thätigkeit in der amerikaniſchen Marine hiſtoriſch geworden iſt. Von Seiten der Engländer bewies man eine Ausdauer und ſeemänniſcher Geſchicklichkeit, eine große Umſicht und den lebhafteſten Wunſch, an die

Seite des Feindes zu kommen. Aber die Offiziere und Mannſchaft der Conſtitution trugen den Ruhm des Begebniſſes davon. Bei allen den beſorglichen Lagen, die im Gefolge dieſer heißen Begegnung waren, behauptete dieſe edle Fregatte, welche erſt vor kurzer Zeit der Gegenſtand des Hohns der Engländer geweſen, den ſtolzen Charakter eines Kriegsſchiffes. Selbſt als ſie am härteſten bedrängt war, wurde nichts übereilt oder überſehen, ſondern die größte Ruhe, Ordnung und Zucht herrſchte auf dem Schiffe. Ein kaltblütiger, beſonnener und tapferer Befehlshaber ſah ſich von ſeinen Offizieren edel unterſtützt, und es läßt ſich nicht zweifeln, daß der Feind, wenn es ihm gelungen wäre, eine ſeiner Fregatten unter das amerikaniſche Feuer zu bringen, arg mitgenommen worden wäre.

Das Entkommen ſelbſt war nicht ſowohl ein Gegenſtand der Bewunderung, als die Art, wie es bewerkſtelligt wurde. Allerdings wurde Waſſer ausgepumpt, und dies war vielleicht nöthig, um ein friſch aus dem Hafen kommendes Schiff Kreuzern gleich zu ſtellen, die lange zur See waren; aber kein Anker wurde gekappt, kein Boot, keine Kanone ging verloren. Die ruhige, echt ſeemänniſche Weiſe, wie alle Boote eingenommen wurden, — wenn ſich die Gelegenheit dazu bot; die Ordnung und Raſchheit, mit welcher die Conſtitution ketſchte, und die Aufmerkſamkeit und Geſchicklichkeit, mit welcher alle Befehle vollzogen wurden, zwang der Mehrzahl ihrer Feinde auf-

richtige Bewunderung ab. Das Schiff und ſeine Bemannung erwarb ſich bei dieſem Begebniß einen hohen Ruf, wenn nicht überall, doch wenigſtens bei denen, welche ſich in der nautiſchen Kritik ſo ſelten irren, als irgend ein Urtheilsfähiger.

Um 8 Uhr Morgens gaben die Engländer die Verfolgung auf, und um halb 9 eröffnete die Conſtitution, die ein Schiff auf der Steuerbordſeite entdeckte, die Jagd. Um drei viertel auf 10 näherte es ſich und praiete eine amerikaniſche Brigg. Um 10 Uhr ſetzte ſie wieder Segel bei, um ein anderes Schiff leewärts zu jagen, das ſich auch als ein amerikaniſches erwies, welches nach Hauſe wollte. Um 12 Uhr hißte ſie das Boot, welches ſie gebraucht hatte, um an Bord zu gehen, ein, nahm ein zweites Reef in die Bramſegel und hielt öſtlich ab, während das Schiff ſeinen Curs nach Boſton fortſetzte und in der Mitte des Monats dort einlief.

Wenige Tage nach der Jagd der Conſtitution trennte ſich das engliſche Geſchwader; die Afrika ging mit den Gefangenen und Priſen in den Hafen und die Fregatten ſegelten in verſchiedenen Richtungen, hoffend, das Schiff, welches ihnen allen ſo ſorgfältig ausgewichen, möchte eher geneigt ſein, mit einem einzelnen anzubinden.

Der Eſſex, 32, Capitain Porter, verließ nicht lange nach der Abreiſe des Com. Rodgers New-York, und hielt erſt ſüdlich an. Er machte bald mehrere Priſen, die er vernichtete und die Gefangenen an Bord nahm.

Das Wetter zwang den Eſſex nun, nordwärts zu ſegeln. Als er einige Wochen zur See war, näherte ſich des Nachts eine kleine Flotte, in welcher man alsbald feindliche Schiffe erkannte. Es waren Engländer. Sie ſteuerten nordwärts vor dem Winde, und der Eſſex zog ſich auf eine leichte Bogenlinie und unter kurzer Leinwand auf ſie zu. Die Nacht war ziemlich dunkel, obgleich der Mond am Himmel war, und es waren vielleicht noch zwei Stunden, ehe der Tag anbrach. Als der Eſſex nahe kam, ſah man, daß die Engländer in ſehr offener Ordnung und mit beträchtlichen Zwiſchenräumen unter ſich ſegelten, und daß das Convoy, ein großes Schiff, eine Strecke recht von vornen, und natürlich leewärts ſtand.

Es war Capitain Porter's Abſicht, die Luv zu halten, bis er ſich vergewiſſert hätte, wer und was das Convoy ſei; er richtete den Curs auf das vorderſte Schiff und ſprach es an. Um dieſe Zeit war die Mannſchaft des Eſſex an ihren Kanonen und Alles war kampffertig, aber die Leute auf dem Deck hielten ſich verborgen, und die unteren Stückpforten waren zu. Nach einer kurzen Zwieſprache überzeugte man ſich, daß es Transportſchiffe unter dem Convoi einer Fregatte und eines Bombenſchiffes ſeien, worauf Capitain Porter ſich entſchloß, der erſtern an die Seite zu kommen und ſie zu überrumpeln.

In dieſer Abſicht ſchoß der Eſſex nach vornen aus, ohne daß das erſte Schiff, welches er geſprochen hatte,

Argwohn ſchöpfte. Beim Vorrücken wurden noch einige Worte gewechſelt, wodurch ein Engländer ſo weit Verdacht ſchöpfte, daß er die Abſicht ankündigte, das Signal zu geben, daß ein fremdes Schiff zu der Flotte geſtoßen wäre. Es wurde daher nöthig, die Maske abzuwerfen und dem Transport Befehl zu geben, unter der Strafe, beſchoſſen zu werden, vom Convoy auszuholen. Dies geſchah ruhig, ohne anſcheinend die Aufmerkſamkeit der übrigen Flotte zu erregen, die natürlich leewärts paſſirte. Der Eſſex nahm Beſitz von ſeiner Priſe nnd fand ſie mit Soldaten gefüllt; um ſich dieſer zu verſichern, brauchte man ſo viel Zeit, daß der Tag graute, und es nicht räthlich ſchien, den Angriff auf das Convoy zu wagen. Die Fregatte war, wie es hieß, die Minerva, 36, und die Truppen in dem Convoy beliefen ſich auf 1000 Mann. Gegen 150 Mann wurden in der Priſe genommen.

Einige Tage nach dieſem Fange entdeckte der Eſſex ein fremdes Schiff windwärts. Augenblicklich nahm die Fregatte die Maske eines Kauffahrteifahrers, ſchloß die untere Deck-Pforte und ſetzte die Segel nachläſſig bei. Der Fremde kam, durch dieſe Maske getäuſcht, frei hernieder, wo denn das amerikaniſche Schiff ſeine Flagge zeigte und unter kurzen Segeln weghielt. Dies machte den Fremden kühn, er folgte, und als er die Bugſeite ſeines Feindes hatte, eröffnete er das Feuer und hiſſte die engliſche Flagge auf. Der Eſſex ſchlug jetzt ſeine Stückpforten auf und ließ ſeine Kanonen donnern, was

den Feind ſo ſehr überraſchte, daß ſeine ganze Mannſchaft, nachdem ſie eine oder zwei Lagen erhalten hatte, ihre Poſten verließ und nieder eilte. Acht Minuten nach Eröffnung des Feuers ergab ſich das engliſche Schiff. Lieutenant Finch (jetzt Capitain Bolton) ging an Bord, um Beſitz von der Priſe zu nehmen, welches ſich als das königlich britanniſche Schiff Alert, Capitain Laugharne, erwies, mit 20 achtzehnpfündigen Caronaden und voller Mannſchaft ausgerüſtet. Finch fand ſieben Fuß Waſſer in dem Alert und mußte umvieren, daß er nicht ſank.

Der Alert war das erſte engliſche Kriegsſchiff, das in dieſem Kriege genommen wurde, und ſein Widerſtand war ſo gering, daß es Staunen erregte. Es iſt gewiß nicht zu erwarten, daß ein Schiff mit achtzehnpfündigen Caronaden einem andern mit Erfolg widerſtehen kann, das zweiunddreißigpfündige Caronaden trägt und noch einmal ſo viel Kanonen und Mannſchaft hat; aber der Stolz der Engländer auf ihre Unbeſiegbarkeit war ſo groß, daß man zuweilen Unmöglichkeit erwartete. Da man verſichert hat, daß nur ein Theil der Kanonen des Eſſex gegen den Feind ſpielte, muß die Art, wie der letztere genommen wurde, der plötzlichen Furcht der Mannſchaft beigemeſſen werden, von welcher einige Leute nach der Auswechſelung hingerichtet wurden, weil ſie ihre Poſten verlaſſen hatten. Die Offiziere ſchienen ſich gut gehalten zu haben. Der Alert hatte nur drei Verwundete und der Eſſex hatte gar nicht gelitten.

Capitain Porter hatte nun, die Mannſchaft des Alert eingerechnet, viele Gefangene, und da er ihre Abſicht erfuhr, ſich im Falle eines Kampfes zu erheben, fühlte er die Nothwendigkeit, ihrer los zu werden. Er traf daher mit Capitain Laugharne die Verabredung, den Alert, ein großes für den Dienſt gebrauchtes Schiff, in ein Cartel umzuwandeln und ihn nach St. John zu ſchicken. Dieſer Vorſchlag, dem Intereſſe der Amerikaner ſo angemeſſen, wurde glücklicherweiſe angenommen, und der befehlshabende Offizier auf New-Foundland, Admiral Sir J. T. Dackworth, geſtand — wie man ihm nachrühmen muß — die Bedingungen ehrenhaft zu, welche der unter ihm ſtehende Offizier eingegangen war, obgleich er ſich gegen das Verfahren, als ungewöhnlich und beleidigend für eine Nation, wie die engliſche, die ſo viele Kreuzer zur See hatte, erklärte.

Der Eſſex ſetzte ſeinen Curs ſüdwärts von den Grand Banks fort. Zweimal traf er auf die feindliche Fregatte, und war ein Mal ſo hart bedrängt, daß er ſich genöthigt ſah, Alles vorzubereiten, um eine derſelben in der Nacht zu entern, da ein Kampf in der gewöhnlichen Weiſe unklug geweſen wäre, indem ein anderes engliſches Kriegsſchiff ganz nahe war. Die damals auf dem Schiffe Anweſenden ſprechen jetzt noch von den Vorbereitungen am Bord des Eſſex bei dieſer Gelegenheit mit Bewunderung, und man glaubt mit Grund, daß der Anſchlag gelungen wäre, hätten die Schiffe ſich genähert.

Durch einen Zufall aber, der nie in's Klare geſetzt worden, gingen die Schiffe in der Dunkelheit an einander vorüber, und der Eſſex lief bald darauf in den Delaware ein, um Waſſer und neue Vorräthe einzunehmen.

Mittlerweile war die Conſtitution nicht müſſig. Nachdem Capitain Hull, nach ſeiner berühmten Jagd eine kurze Zeit zu Boſton geblieben war, lichtete er am 2. Auguſt die Anker wieder und hielt ſich der Küſte entlang nach Süden, in der Hoffnung, auf feindliche Kreuzer zu ſtoßen, die in dieſen Gewäſſern ſich aufhalten ſollten. Das Schiff lief nahe an dem Lande bis zur Bai von Sundi hinab, ohne etwas anſichtig zu werden, worauf es vor Halifax und Cap Sable ging; jedoch auch ohne Erfolg.

Capitain Hull beſchloß nun, weiter oſtwärts zu gehen, und begab ſich vor die Inſel Sable, und von da an die Mündung des St. Lorenzo-Golfs, um nach Halifax oder Quebek beſtimmte Schiffe aufzufangen. Hier wurden zwei Priſen von geringem Werthe genommen und verbrannt.

Am Morgen des 15. entdeckte man fünf Schiffe, davon eines ein Kriegsſloop war. Die Conſtitution machte Jagd auf ſie, und der Feind ſteckte bald das eine, eine Priſebrigg, in Feuer. Die gejagten Schiffe trennten ſich jetzt und die Conſtitution verfolgte, da das Kriegsſloop windwärts war, ein Schiff, welches ſich als ein engliſches ergab, das ein amerikaniſcher Caper bereits genommen hatte. Dieſes Schiff war von der Kriegsſloop

bereits angeſprochen worden; die Annäherung der Conſtitution hatte aber die Wiederwegnahme gehindert. Dann wurde auf eine Brigg leewärts Jagd gemacht, ſie erwies ſich als eine amerikaniſche mit der Mannſchaft einer Priſe an Bord. Die übrigen Schiffe entkamen.

Die Conſtitution hielt nun ſüdlich ab und entdeckte am 19. um 2 Uhr Nachmittags, in 41° 41′ Länge und 55° 48′ Breite, von dem Maſtkorb ein Schiff, das ſich Oſt-Süd-Oſt hielt und leewärts lag; die Entfernung war jedoch ſo groß, daß man ſeinen Charakter nicht erkennen konnte. Die Conſtitution ſetzte ſogleich mehr Segel bei, um Jagd darauf zu machen und um drei Uhr verſicherte man ſich, daß das Schiff die Hakſen an dem Steuerbord zu hatte, unter leichter Leinwand und dicht angeholt ging. Nach einer halben Stunde wurde es beſtimmt als eine Fregatte erkannt und man hegte keinen Zweifel, daß ſie eine feindliche ſei. Das amerikaniſche Schiff lief frei, bis es eine Stunde von der Fregatte, leewärts, war, wo es die Segel kürzte.

Um dieſe Zeit hatte der Feind ſein großes Stagſegel back gelegt, um die Conſtitution herankommen zu laſſen und ſie kampffertig zu empfangen. Da Capitain Hull bemerkte, daß der Engländer den Kampf ſuchte, ſo machte er ſeine eigenen Vorbereitungen mit um ſo größerer Entſchloſſenheit. Die Conſtitution beſchlug daher ihre Bramſegel, ſo wie ihre leichten Stagſegel und den fliegenden Klüber. Bald darauf nahm ſie ein zweites Reef in die

Marsſegel, hohlte die Curſe auf, ſchickte die Obenbramraa nieder, machte zur Schlacht klar und trommelte zu den Poſten. Um 5 Uhr hißte das gejagte Schiff drei engliſche Flaggen auf und eröffnete unmittelbar auf gute Kanonenſchußweite das Feuer, indem es mehrmals vierte, um es in der Länge zu beſchießen und zu hindern, daß es ſelbſt in dieſer Art beſchoſſen werde. Die Conſtitution vierte dann und wann, als ſie ſich näherte, um nicht von vornen beſchoſſen zu werden und feuerte einige Kanonen ab, als ſie vierte, aber ſie hatte die Abſicht, den Kampf nicht eher zu beginnen, als bis ſie ganz nahe wäre.

Um ſechs Uhr duvte der Feind auf und lief ab, unter ſeinen drei Marsſegeln und Klüver, mit dem Wind auf ſeinem Quartier. Da dies ein Zeichen war, daß er Willens ſei mit ſeinem Gegner auf Raanockenweite anzubinden, ſetzte die Conſtitution ſogleich die großen Bramſegel und Fockſegel bei, um Seite an Seite zu kommen.

Kurz nach ſechs Uhr dublirte der Bug der amerikaniſchen Fregatte auf das engliſche Schiff und eröffnete das Feuer mit ihren Vorderkanonen, langſam nach vornen aus gehend; und nun unterhielten beide Schiffe nahe ein lebhaftes Feuer.

Nach zehn Minuten, als eben die beiden Schiffe recht Seite an Seite waren, wurde der Beſanmaſt des Engländers weggeſchoſſen, wo der Amerikaner langſam nach vornen ging, ein furchtbares Feuer unterhielt und nun ſeine Backen aufſtach, um nicht nach der Länge

beſchoſſen zu werden. Bei der Ausführung dieſes Manövers ſchoß das Schiff in den Wind, kam auf den Spiegelgang und überſegelte ſeinen Gegner.

Während die Dinge ſo ſtanden, brach in Folge des nahen Feuers der feindlichen Kanonen Feuer in der Cajüte der Conſtitution aus, und der Engländer gewann einen kleinen aber nur augenblicklichen Vortheil durch ſeine Stellung. Das gute Benehmen Hoffmanns *), der in der Cajüte commandirte, glich dieſen Vorfall bald wieder aus und eine Kanone des Feindes, die fernern Schaden drohte, wurde unbrauchbar gemacht.

Als ſich die Schiffe berührten, ſchickten ſich beide Theile an, zu entern. Der Engländer rief alle Hände aus dem untern Raume und muſterte zu dieſem Zweck vorwärts, während der erſte Lieutenant, Morris, der Maſter, Alwyn, und der Lieutenant der Seeſoldaten, Buſh, in gleicher Abſicht auf den Hackebord der Conſtitution ſprangen.

Beide Theile litten jetzt durch die Nähe des Gewehrfeuers, die Engländer jedoch am meiſten. Morris erhielt einen Schuß durch den Leib, blieb aber, da die Kugel keinen gefährlichen Theil traf, auf ſeinem Poſten. Alwyn erhielt einen Schuß in die Schulter und Buſh fiel von einer Kugel, die in ſeinen Kopf ging, todt nieder. Da

*) Beckmann Tereklands Hoffmann von New-York, vierter Lieutenant der Conſtitution; er ſtarb 1834 als Capitain.

es für beide Theile Angeſichts eines ſolchen Feuers und bei einer ſo bewegten See nicht möglich war zu entern, ſo wurden die Segel gefüllt und als eben die Conſtitution nach vornen ausſchoß, fiel der Fockmaſt des Feindes, nahm ſeinen Hauptmaſt mit und ließ ſein Schiff, ein hülfloſes Wrack, in der hochgehenden See.

Die Conſtitution hohlte jetzt ihre Halſen an Bord, lief eine kleine Strecke auf, befeſtigte ihre Maſten und reefte neues Tauwerk. Um 7 Uhr vierte ſie rund, nahm eine günſtige Stellung zum Beſchießen in der Länge und ließ eine Göſch nehmen, die noch an einem Stücke des Beſanmaſts des Feindes wehte. Georg Campbell Read *), der dritte Lieutenant, wurde an Bord der Priſe geſchickt und das Boot kam bald mit der Nachricht zurück, das genommene Schiff ſei die Guerriere von 38 Kanonen, Capitain Dacres, eines der Schiffe, welche erſt kürzlich vor New-York die Conſtitution gejagt hatten.

Die Conſtitution fuhr fort zu vieren, um ihrer Priſe nahe zu bleiben und um 2 Uhr nach Mitternacht ſah man ein fremdes Segel ſich nähern; man ſchickte ſich zum Kampfe an, aber um 3 Uhr entfernte ſich der Fremde wieder. Mit Tagesanbruch rief der wachhabende Offizier an, um Nachricht zu geben, die Guerriere habe 4 Fuß Waſſer in ihrem Raum und ſie ſchwebe in Gefahr zu

---

*) Commodore Read, jetzt Befehlshaber des Oſtindiſchen Geſchwaders.

ſinken. Capitain Hull ſetzte ſogleich alle ſeine Boote aus, um die Gefangenen zu entfernen. Glücklicherweiſe war das Wetter gemäßigt und um Mittag war dieſes Geſchäft beinahe abgethan. Um 3 Uhr Nachmittags wurde die Priſenmannſchaft zurückgerufen; das Schiff war in Brand geſteckt worden und nach einer Viertelſtunde flog es auf. Capitain Hull kehrte nun, da ſein Schiff mit verwundeten Gefangenen überfüllt war, nach Boſton zurück, wo er am 30. deſſelben Monats einlief.

Es iſt nach ſo vielen Jahren nicht leicht, dem Leſer einen Begriff von dem tiefen moraliſchen Eindruck zu geben, welchen dieſer Sieg einer Fregatte über die andere in Amerika hervorbrachte. Die Wirkung, welche die ſteten Nachrichten von den Siegen der Engländer über ihre Feinde zur See auf die öffentliche Meinung hervorgebracht hatte, war ſo groß, daß man allgemein an ihre Unbeſiegbarkeit glaubte; und es war öffentlich ausgeſprochen worden, britiſche Kriegsſloops würden, noch ehe der Kampf ein halbes Jahr gedauert hätte, ungeſtraft an der Seite amerikaniſcher Fregatten liegen. Vielleicht beſtand der einzige Theil, ſelbſt der amerikaniſchen Bevölkerung, welcher andere Reſultate erwartete, aus der kleinen Schaar von Offizieren, die den Kampf zu beſtehen hatten, und ſie ſahen dieſem eher mit männlicher Entſchloſſenheit, als mit zuverſichtlicher Hoffnung entgegen*).

---

*) Die Offiziere zweier Fregatten brachten ungefähr zwei Monate

Aber der Ausgang des eben erzählten Kampfes übertraf bei weitem ſelbſt die ſanguiniſcheſten Hoffnungen. Den Unterſchied der Stärke, welcher gewiß zu Gunſten der Conſtitution war, ſo wie die Entſchuldigungsgründe zugeſtanden, welche der geſchlagene Feind freimüthig veröffentlichte, ſahen Männer von beiden Seiten des Atlantiſchen Meeres, welche über dergleichen Gegenſtände ein zureichendes Urtheil hatten, in dieſem Siege das Verſprechen vieler künftigen. Die Art, wie die Conſtitution gehandhabt ward; die kühne und doch beſonnene Weiſe, wie ſie in den Kampf geführt wurde; die Raſchheit und Sicherheit, wie ſie zur Schlacht klar gemacht wurde, nachdem ſie eben eine britiſche Fregatte zerſtört hatte, worin ſich die Abſicht ausſprach, einer zweiten ſogleich entgegen zu gehen — dies alles mußte eine tiefe Ueberzeugung des Selbſtvertrauens, der Kaltblütigkeit und der Geſchicklichkeit gebähren, die unendlich mehr Gewicht

vor der Erklärung des Krieges einen Abend beiſammen zu, und die Unterhaltung über das wahrſcheinliche Reſultat eines Kriegs zwiſchen Amerika und England war ernſt und beſonnen. Der Schluß war, daß, nach dem Urtheile dieſer Herren, in dieſem intereſſanten Augenblick, ſie wenigſtens eben ſo viel Wahrſcheinlichkeit hätten, Sieger zu bleiben, als die Engländer. Auf der andern Seite äußerte General Moreau, nachdem er die Evolutionen einiger amerikaniſchen Schiffe in einem Hafen, zu derſelben Zeit, geſehen und ſeine Bewunderung über ihr Aeußeres ausgeſprochen hatte, ſich dahin, es ſei unmöglich, daß ſo ungeübte Leute über franzöſiſche Schiffe ſiegen könnten.

hatte, als das vorübergehende Gefühl, das ein zufälliger Sieg geben konnte.

Die Conſtitution litt in dieſem Kampfe bedeutend an ihrer Takelage und den Segeln, wenig aber an ihrem Rumpfe. Sie hatte ſieben Todte und ſieben Verwundete. Sobald neues Tauwerk gereeft, die nöthigen Stoppen angebracht und einige Segel angeſchlagen waren, hatte ſie ſich, wie wir geſehen haben, bereit gezeigt, mit einer andern Fregatte anzubinden. Auf der andern Seite war die Guerriere ganz entmaſtet; ſie hatte 79 Todte und Verwundete und nach der Angabe ihres Befehlshabers in ſeiner Vertheidigung vor dem Gericht, das ihn wegen des Verluſtes ſeines Schiffes verhörte, nicht weniger als dreißig Schüſſe fünf Kupferſchichten unter den Berghölzern! Alles dies war zwiſchen der Zeit geſchehen, wo die Schiffe ihr Feuer vor dem Balken eröffneten und dem Augenblick, wo die Maſten der Guerriere fielen; denn die wenigen vor dem erſtern Begebniß von der Conſtitution abgefeuerten Schüſſe waren ziemlich ohne Erfolg, und nach dem Sturz der Maſten feuerte ſie keine Kanone mehr ab. Die ganze Zeit zwiſchen dem Augenblicke, wo die Guerriere auf lange Kanonenſchußweite ihr Feuer begann, und dem, wo ſie ihre Göſch niederhohlte, — ungefähr zwei Stunden — umfaßte, nach den Berichten des Feindes, die Dauer des Kampfes; Männer vom Fache behaupteten jedoch, daß der Kampf in dem vierten Theil dieſer Zeit entſchieden war.

Es war natürlich, daß ein ſo glänzender und unerwarteter Sieg in der öffentlichen Meinung eine Reaction hervorbrachte; und übertriebene, eitle Prahlerei miſchte ſich, wenn von der Sache die Rede war, in den Jubel der amerikaniſchen Zeitungen jener Zeit, während unfreiſinnige und trughafte Verläumdung in den Nachrichten engliſcher Schriftſteller, wenn ſie die Niederlage entſchuldigen wollten, angehäuft waren. Wie es bei ſolchen Gelegenheiten zu geſchehen pflegt, beſtrebten ſich beide Theile, die Dinge in dem vortheilhafteſten Lichte darzuſtellen; und es iſt das Amt des Geſchichtſchreibers, dieſe Mißgriffe und Entſtellungen zu verbeſſern.

Kein Seemann wird es in Abrede ſtellen wollen, daß die Conſtitution ein größeres und ſchwereres Schiff war, als die Guerriere, obgleich der weſentliche Unterſchied zwiſchen den beiden Schiffen nicht ſehr bedeutend geweſen ſein ſoll. Wie man hört war die Guerriere ein faſt eben ſo langes Schiff, als ihre Gegnerin, und gewichtige Gewährsmänner haben behauptet, ſie ſei für 54 Kanonen gebaut geweſen, obgleich man zugibt, daß ſie nur 49 in dem Kampfe brauchte, von denen eine eine leichte Boot-Caronade war. *) Die Kanonen des untern Decks waren Achtzehnpfündner und ihre Caronaden,

*) Glaubwürdige Männer ſagen aus, daß die Guerriere 30 Kanonen auf dem untern Deck führte. Fünf Stückpforten, welche bei einer vollen Lage gebraucht werden konnten, wurden leer gefunden, als die Amerikaner Beſitz von dem Schiffe nahmen.

wie die der Conſtitution, zweiunddreißigpfündige. Die Guerriere war ein in Frankreich gebautes Schiff; allein, ob ihre Kanonen auch franzöſiſche Achtzehnpfündner waren, oder nicht, läßt ſich nicht mit Sicherheit angeben. Iſt das letztere der Fall, ſo hat die Kugel dieſes Namens $19\frac{1}{2}$ Pfund gewogen, während man annimmt, daß in jener Zeit die 24pfündige amerikaniſche Kugel nicht viel über 22 Pfund wog. Einige Verſuche, welche man damals machte, ſollen bewieſen haben, daß der Unterſchied zwiſchen dem Metall der beiden Schiffe viel geringer war, als nack dem Nominalgewicht der Kanonen erwartet werden konnte. *) Die ſchwache Seite der Guerriere war ohne Frage ihre Bemannung. Capitain Daeres, deſſen Autorität in dieſer Beziehung nicht in Zweifel gezogen werden kann, ſagt, er habe nur 263 Seelen an Bord gehabt, da ein Lieutenant, 2 Cadetten und ein Theil ſeiner Leute in Priſen abweſend waren. Er gibt auch die wichtige Thatſache zu, daß mehrere Amerikaner unter ſeiner Schiffsmannſchaft geweſen ſeien, welche ſich weigerten, zu kämpfen und er ließ ſie — was ihm ſehr zur Ehre gereicht — in die untern Räume gehen. Nach an-

*) Ein erfahrner und achtenswerther Offizier der Conſtitution. welcher jetzt todt iſt, hat den Verfaſſer verſichert, daß er ſelbſt die Kugeln beider Schiffe gewogen und gefunden habe, daß die 24 Pfündner der Conſtitution nur 3 Pfund ſchwerer waren, als die 18 Pfündner der Guerriere, und daß beinahe derſelbe Unterſchied zu Gunſten der 32 Pfündner der letztern beſtand.

dern britiſchen Nachrichten belief ſich die Zahl derſelben auf 10 Mann.

Wenn man alles zugibt, was der Feind anſpricht, ſo änderte ſich doch der Charakter dieſes Sieges nicht weſentlich. Seine Eigenthümlichkeiten waren die treffliche ſeemanniſche Kunſt im Annähern, ungemeines Feuer im Angriff, und eine große Raſchheit in der Nachhülfe der beſchädigten Theile; was alles von fähigen, tapfern und beſonnenen Offizieren und einer geübten und erfahrenen Mannſchaft — mit einem Worte, von einem disciplinirten Kriegsſchiff zeugt. *) Leute von Erfahrung haben den Schaden, welcher der Guerriere in 30 Minuten beigebracht wurde (und zwar lagen die Schiffe einen Theil dieſer Zeit ſo, daß die Conſtitution ihr Feuer einſtellen mußte) mit dem verglichen, welchen man dem Cheſapeake, einem widerſtandloſen Schiffe, in 15 Minuten zufügte, wobei noch zu bemerken iſt, daß dort eine rauhe See, hier glattes Waſſer und die Lage ſehr vortheilhaft war. Während die Maſſe der Nation gewahrte, daß die Anſicht von der britiſchen Unbeſiegbarkeit eine Albernheit ſei und vielleicht Unmöglichkeiten zu erwarten begann, ſah dieſer Theil der Beobachter mit Recht ein, daß Amerika ſeine

*) Welcher Art auch das Benehmen dieſer Mannſchaft geweſen ſein mag — und es war trefflich in der Jagd und im Kampfe — ſo war ſie wirklich neu, da ſie erſt kurz vor dem Kriege auf das Schiff gekommen war.

Kraft nur ernſtlich zeigen dürfe, um die Freiheit der Meere in einer Weiſe zu behaupten, die Achtung einflößte.

Capitain Daeres verlor durch dieſe Niederlage nichts von ſeinem Ruhme als Seemann. Er hatte ſein Schiff in einer Weiſe gehandhabt, welche den Beifall ſeiner Feinde in Anſpruch nahm; er hatte es tapfer vertheidigt und ſich nur gefügt, als fernerer Widerſtand eben ſo pflichtwidrig geweſen wäre, wie er in der That unmöglich war. Weniger läßt ſich zu Gunſten der Batterien der Guerriere ſagen, welche in dem Kampfe nicht ſo gut bedient waren, wie die ihrer Gegnerin, die ſich einer Methode bediente, welche der Beginn eines neuen Zeitabſchnittes in Gefechten zwiſchen einzelnen Schiffen war.

Wir haben uns lange bei den Umſtänden verweilt, welche mit dieſem Kampfe in Verbindung ſtanden, nicht nur weil es das erſte ernſte kriegeriſche Zuſammentreffen war, ſondern weil es ſich durch einen Charakter auszeichnete, welcher, obgleich damals neu, mit faſt allen folgenden Kämpfen identiſch wurde und zeigte, daß dieſe mit der Disciplin und dem Syſteme der amerikaniſchen Marine auf das genaueſte zuſammenhängen.

Nachdem Capitain Hull die zwei erwähnten ſchönen Thaten vollbracht hatte, gab er das Commando ſeiner Fregatte auf, um andern gleichfalls Gelegenheit zu geben, ſich auszuzeichnen; dieſes Benehmen gereichte ihm zur

Ehre, denn es waren damals mehr Capitaine als Schiffe in der Marine. Capitain Bainbridge wurde zu ſeinem Nachfolger ernannt und verließ die Conſtellation, 38, welche man eben zu Washington ausgerüſtet hatte, um den Befehl über die Conſtitution zu übernehmen.

Da Capitain Brainbridge einer der älteſten Offiziere ſeines Ranges im Dienſte war, ſo erhielt er den Befehl über ſein eigenes Schiff, den Eſſex, 32, und den Hornet, 18. Am 15. September hiſſte er zu Boſton den Stander an Bord der Conſtitution auf. Capitain Stewart, der kürzlich von einem Urlaub zurückgekehrt war, wurde bei der Conſtitution, 38, angeſtellt, und Charles Morris, der erſte Lieutenant der Conſtitution während der Jagd und dem Kampfe, wurde bald darauf zum Range eines Capitains befördert, indem er die Stelle als Maſter-Commandant, wie dies früher bei Capitain Decatur geſchehen war, überſprang. Dieſer Offizier wurde ſchon das zweite Mal wegen ſeines Verhaltens im Gefechte befördert, und wahrſcheinlich verdankte er ſeine jetzige Anſtellung, wobei er viele ältere Offiziere überſprang, dieſem, ſo wie dem ferneren Umſtande, daß ſeine in dem letzten Gefechte erhaltene Wunde ſo leicht tödtlich hätte werden können.

Welches auch die Verdienſte des Offiziers geweſen ſein mögen, welcher auf dieſe Weiſe von der Regierung belohnt wurde — und ſie waren anerkanntermaßen ſehr groß — ſo iſt es doch keine Frage, daß das Verfahren

in dieſem Falle, wie auch bei Capitain Decatur, von ſehr gefährlichem Charakter iſt. Es gibt keine ſicherere Regel als den erſten Lieutenant eines ſiegreichen Schiffes zu befördern; denn die Erfolge eines Kriegsſchiffs hängen von dieſem Offizier eben ſo ſehr ab, wie von ſeinem Commandanten; und während es nicht mehr als ein Act der Gerechtigkeit iſt, iſt es ein Antrieb zu ferneren Thaten. Keine Politik kann aber ſchwächer ſein, als die, welche viele ihrer Selbſtachtung und des gerechten Dienſtſtolzes beraubt, um die Dienſte eines Einzelnen zu belohnen und ſeine Hoffnungen zu ſteigern. Die Marine hat mehrfach in dieſer ſchwankenden und kurzſichtigen Art gehandelt und ſo kam es, daß wir ſo lange Veteranen geſehen haben, die faſt 40 Jahre in ihren Stationen ſich herumtrieben, weil die geeigneten Autoritäten es vernachläſſigten, einen neuen höhern Rang zu ſchaffen, ein Contraſt mit gelegentlichen, unklugen Beweiſen von Gönnerſchaft, welche die Grenze der Klugheit überſchritten. Dieſe Unregelmäßigkeiten, wo auf der einen Seite ein Uebermaaß von Gunſt herrſcht, während auf der andern die Billigkeit unberückſichtigt bleibt, ſind die Früchte des Einfluſſes der öffentlichen Meinung auf ein Corps, welches, indem es in ſeinem gewöhnlichen Dienſte nothwendig den ſtrengen Anforderungen des Kriegsraths unterworfen iſt, ſich für berechtigt hält, ſeine Intereſſen zu allen Zeiten durch ein gleichförmiges, feſtes, ſtrenggerechtes und edles Civilgeſetz geſchützt zu ſehen. Es iſt nicht

das kleinſte Verdienſt der amerikaniſchen Marine, daß ſie, trotz verſchiedener Nachtheile dieſer Art, an welchen ſie litt, ſich zu ſo hohem Ruhm emporgeſchwungen hat. *)

Siebentes Kapitel.

Vernachläſſigung der Marine. — Wegnahme des Macedonian durch die United States. — Kreuzen des Argus. — Kampf zwiſchen dem Frolic und der Waſp. — Wegnahme des erſtern. — Beide Schiffe vom Poictiers genommen. — Moraliſche Wirkung des Gefechts zwiſchen der Wasp und dem Frolic.

Es iſt gewiß bemerkenswerth, daß der Congreß nichts Bedeutendes that, um die Seemacht auf dem Ocean während des Jahres 1812 zu vermehren, obgleich der Krieg im Juni erklärt worden war. Die Vernachläſſigung dieſes wichtigen Zweiges des öffentlichen Dienſtes, und unter Umſtänden, welche die umſichtigſte Fürſorge und die größte Thätigkeit der Regierung ſo gebieteriſch in Anſpruch nahmen, muß den Zweifeln zugeſchrieben werden, welche man noch immer in Bezug auf die Möglichkeit hegte, Angeſichts der britiſchen Seemacht Schiffe zur See zu halten. Man pflegte ſo lange in der Welt zu ſagen,

*) Die Beförderung des Capitains Morris brachte im Allgemeinen keinen großen Unterſchied in ſeiner Stellung im Dienſte hervor, ausgenommen in Betracht der Lieutenants. Nur ein achtungswerther Offizier, Capitain Ludlow, ſah ſich veranlaßt, ſeinen Abſchied zu nehmen.

wenn Frankreich ein Schiff in das Waſſer ließ, es habe daſſelbe blos für ſeinen großen Feind gebaut, daß die Meinung vorherrſchend ward, Amerika handle in gleicher Weiſe, wenn es ſeine Hülfsquellen damit vergeude, daß es eine Seemacht ſchaffe, und die trefflichen Offiziere, welche die Keime unſerer Größe zur See bildeten, mußten im wörtlichen Sinne durch fortgeſetzte Thaten ihre Befähigung beweiſen, die Ehre des Landes aufrecht zu erhalten, ehe dieſes Land ihnen die Mittel dazu offen vertraute. Wie wir in der Erzählung der Begebenheiten vorſchreiten, wird ſich dieſe ſeltſame hiſtoriſche Wahrheit klarer herausſtellen.

Commodore Rodgers ſegelte zu ſeinen zweiten Kreuzzügen ab. Er ließ den Hornet im Hafen, aber Commodore Decatur in den United States, 44, und der Argus, 16, Capitain Sinclair, gingen gemeinſchaftlich mit ihm am 12. October zur See, nachdem ſie eine Zeit lang gekreuzt hatten, ohne auf etwas Bedeutendes zu ſtoßen. Am 17. nahm er das britiſche Paketboot, Swallow, mit einer großen Summe baaren Geldes weg und ſetzte ſeinen Kreuzzug oſtwärts fort. Mittlerweile trennten ſich die United States und der Argus und der erſtere hielt mehr nach Süden und Oſten ab, in der Hoffnung, den Indienfahrern des Feindes auf die Spur zu kommen.

Am 25. October, oder dreizehn Tage nach der Trennung von dem Geſchwader, entdeckten die United States damals im 20° N. Br. und 20° 30′ W. L. windwärts

ein großes Schiff. Es war ein Sonntag. Der Wind wehte günſtig und die See ging hoch. Bald überzeugte man ſich, daß der Fremde ein Feind ſei, und man bot Alles auf, um ihm an die Seite zu kommen, obgleich das engliſche Schiff, welches den Vortheil des Windes hatte und hartnäckig behauptete, dies eine Zeitlang verhindern konnte.

Endlich befahl Com. Decatur, der ſich innerhalb Kanonenſchußweite glaubte, dem Feinde eine volle Lage zu geben; die Kugeln aber erreichten größtentheils das Schiff nicht. Er nahm es nun luvwärts und kam ſo näher, worauf er denn nach einer kurzen Unterbrechung das Feuer mit Erfolg erneuerte. Eine ſtarke, anhaltende Kanonade begann jetzt aus den langen Kanonen beider Schiffe, denn die Caronaden waren in der erſten halben Stunde ohne Nutzen.

Es war bald augenfällig, daß das amerikaniſche Schiff ſeinen Gegner in Stücke ſchießen würde, während es nur geringen Schaden litt. Natürlich fiel der Engländer jetzt leewärts, während der Amerikaner ſich ihm näherte und vorſchoß. Als Com. Decatur ſich nahe genug nach vornen aus und windwärts ſah, ging er zuletzt unter des Feindes Lee und rangirte auf. In dieſem Augenblicke war der Fockmaſt des letztern weggeſchoſſen worden, der große und der Beſanmaſt waren dahin, die große Raa hing in zwei Stücken nieder und keine Flagge wehte.

Als die United States unter die Lee des engliſchen Schiffes kam, hatte das Feuer auf beiden Seiten aufgehört; Com. Decatur praiete es und fragte nach ſeinem Namen und ob es ſich ergebe. Auf die erſte Frage erhielt er zur Antwort, das Schiff ſei der Macedonian, 38, Capitain Carden, und auf die zweite, das Schiff habe geſtrichen. Man nahm Beſitz von dem feindlichen Schiffe, das man furchtbar zerſchoſſen fand; es hatte nicht weniger als 100 Kugeln allein in dem Rumpfe. Von 300 Mann an Bord waren 35 getödtet und 68 verwundet worden.

Der Macedonian war ein ſehr ſchönes Schiff ſeiner Claſſe und führte wie gewöhnlich 49 Kanonen, 18 auf dem untern Deck und 32pfündige Caronaden oben. Er war kleiner, leichter getakelt und hatte weniger Mannſchaft, als ſein Gegner; aber das Mißverhältniß zwiſchen der Kraft der beiden Schiffe war bei weitem geringer, als das zwiſchen dem Geſchehenen. Der Vortheil der Stellung war in dieſem Kampfe auf Seite des Engländers, bis er kampfunfähig geworden, und das Gefecht war wenig mehr als eine einfache Canonade in einer Entfernung, welche faſt während der ganzen Zeit Trauben- und Gewehrfeuer wenig oder gar nicht anwenden ließ. Das Feuer der United States wüthete ſo ſehr in den Kuhlen des Engländers, daß die Marineſoldaten ſämmtlich in die Batterien geſchickt werden mußten, welcher Umſtand dem Schiffe ſehr gut zu Statten kam, denn man

konnte jetzt friſche Mannſchaft an die Kanonen ſtellen, die faſt alle ihre Leute verloren hatten.

Auf der andern Seite blieben die Seeſoldaten der United States in der Kuhl des Schiffes aufgeſtellt, und hatten faſt gar nichts zu thun, obgleich ſie unter dem Beiſpiele ihres Commandanten die größte Entſchloſſenheit und Ruhe gezeigt haben ſollen, indem die Wucht des feindlichen Feuers faſt über ihren Köpfen wegging.

Die United States litten ungemein wenig, wenn man die Dauer der Canonade und ihre blosgegebene Stellung erwägt. Sie verloren einen ihrer Beſanmaſten, erhielten mehrere Wunden in die Spieren, ein großer Theil der Takelage war zerriſſen, viel nach dem Top beſchädigt, aber das Holz nur an einigen Stellen zerſchoſſen. Von den Offizieren und der Mannſchaft waren 5 getödtet und 7 verwundet. Von den letzteren ſtarben 2, deren einer John Muſſer Funk, der jüngere Lieutenant des Schiffes war. Kein anderer Offfizier war verwundet.

Als Com. Decatur Beſitz von der Priſe nahm, fand er ſie in einem Zuſtande, der geſtattete, ſie in den Hafen zu bringen. Ihre zwei Hauptmaſte wurden befeſtigt und ein Erſatzfockmaſt von Arlen, dem erſten Lieutenant der United States, aufgetakelt, das Commando über ſie dieſem Offizier übertragen und ſo das Schiff in eine Barke verwandelt.

Als die nöthigen Ausbeſſerungen gemacht waren, eilten die beiden Schiffe Amerika zu, indem Com. Deca=

tur ſeinen Kreuzzug aufgab, um ſeine Priſe in den Hafen zu geleiten. Die United States erreichten New-London am 4. December, und um dieſelbe Zeit lief der Macedonian in New-Port ein. Kurz darauf erreichten beide Schiffe auf der Hell-Gate-Paſſage New-York.

Die Ordnung und die ſchöne Art, wie der Macedonian weggenommen wurde, erhöhete weſentlich den hohen Ruhm, den Com. Decatur ſich bereits erworben hatte. Seine Verdienſte wurden in der gewöhnlichen Weiſe anerkannt und er erhielt bald darauf Befehl, mit den United States und mit dem Macedonian, Capitain Jones, gemeinſchaftlich zu kreuzen. Arlen, der erſte Lieutenant der United States wurde zum Range eines Maſter-Commandanten befördert und émpfing das verdiente Lob wegen des guten Verhaltens, welches die Schiffsmannſchaft gezeigt hatte.

Der Argus kreuzte, nachdem er ſich von den United States getrennt hatte, allein, und nahm mehrere Kauffahrteiſchiffe weg; auf ein Kriegsſchiff jedoch, das geeignet geweſen mit ihm anzubinden, war es nicht geſtoßen. Während dieſes Kreuzzuges war die Brigg drei Tage und drei mondſcheinhelle Nächte von einem britiſchen Geſchwader gejagt worden, bei dem ſich zwei Linienſchiffe befanden. Bei dieſer Gelegenheit erwies der Argus ſeine ſchönen Eigenſchaften, und die Beſonnenheit der Offiziere und Matroſen gereichten ihnen zur beſondern Ehre. Alle Kanonen wurden gerettet, obgleich die Brigg ſo hart gedrängt

ward, daß ſie ihr Waſſer ausleeren, Anker kappen und einige ihrer Boote über Bord werfen mußte. Trotz der Ausdauer der Verfolger nahm der Argus während der Jagd eine Priſe und bemannte ſie, obgleich zwei feindliche Schiffe nahe genug rückten, um ihr Feuer ſpielen zu laſſen, als die Schiffe ſich trennten. Die Brigg entwich und machte fünf Priſen, ehe ſie einlief.

Während dieſe Dinge ſich begaben, verließ unter anderen Schiffen die Wasp, 18, Capitain Jones, den Delaware, um zu kreuzen. Sie gehörte zu den Sloops, welche an dem Ende des tripolitaniſchen Krieges gebaut worden waren, und war, wie ihr Schweſterſchiff, Hornet, ein ſchöner, raſcher Kreuzer. Die letztere Brigg war zu Waſhington neu gebaut oder gänzlich ausgebeſſert worden, bei welcher Gelegenheit man es zu 20 Kanonen einrichtete, und zu einem Schiffe aufgetakelt worden. Die Wasp hatte noch ihre alte Einrichtung und Ausrüſtung, da ſie urſprünglich ein Schiff mit 19 zweiunddreißigpfündigen Caronaden und zwei langen Zwölfpfündnern war. Ihre volle Bemannung wechſelte von 130 bis zu 160, je nach den Umſtänden. Vor der Kriegserklärung war ſie mit Depeſchen in Europa geweſen und kehrte erſt einige Wochen nach Eröffnung der Feindſeligkeiten zurück.

Am 13. October ging die Wasp unter Segel und hielt ſich ſüdöſtlich, um die Küſte klar zu machen und in das Fahrwaſſer von Schiffen zu kommen, die nördlich gingen. Nachdem ſie drei Tage gekreuzt hatte, kam ein

heftiger Sturm; ſie verlor ihren Klüberbaum und zwei Matroſen, welche eben auf demſelben waren. Am nächſten Tage wurde das Wetter beſſer und um 11 Uhr in der Nacht des 17., als ſie im 37° N. Br. und 68° W. L. war, entdeckte man mehrere Schiffe.

Zwei dieſer Schiffe ſchienen groß zu ſein, und Capitain Jones hielt es nicht für klug, vorzurücken, bevor er beſſere Gelegenheit gehabt, ſie zu beobachten; er zog ſich in eine paſſende Entfernung zurück und ſteuerte mit den unbekannten Schiffen in derſelben Richtung, um an dem Morgen ſich über ihren Charakter zu vergewiſſern.

Als der Tag graute, waren die Fremden von vornen aus und leewärts. Als man Segel beiſetzte, um näher zu kommen, ergab es ſich, daß es ein kleines Convoy von ſechs engliſchen Schiffen war, welches eine große Kriegsbrigg begleitete. Vier von den Kauffahrteifahrern waren, ſo weit man aus der Ferne ſehen konnte, bewaffnet und mit 12—18 Kanonen ausgerüſtet. Der Befehlshaber der Brigg zeigte jedoch kein Verlangen, ſich des Beiſtandes eines dieſer Schiffe zu verſichern, ſondern kürzte die Segel und ſchickte ſich an, den Kampf zu beginnen, während jene nach vornen aus gingen.

Die Wasp ſchickte jetzt Bramraaen nieder, reefte die Oberſegel dicht an, und wurde ſonſt unter kurzer Leinwand zum Treffen gebracht, da die See ziemlich hoch ging. Auch der Fremde war unter kleinem Segel und ſeine große Raa auf dem Deck, wo ſie ausgebeſſert wurde.

Da es die augenfällige Abſicht des Engländers war, ſein Convoy zu decken, ſo war nur wenig Manöver nöthig, um die Schiffe Seite an Seite zu bringen.

Zwei und dreißig Minuten nach 11 Uhr Vormittags rangirte die Wasp dicht auf der Steuerbordſeite des Feindes, empfing deſſen volle Lage in der Entfernung von ungefähr 60 Yards und brannte ihre eigene ab. Das Feuer des Engländers wurde ſogleich ſehr heftig, denn er ſoll drei Kanonen gegen zwei der Wasp abgefeuert haben, und da die große Stange des letztern Schiffes ſchon in den erſten fünf Minuten nach dem Beginn des Treffens weggeſchoſſen war, ſo war der Anſchein anfangs ſehr zu Gunſten des Feindes. Nach acht Minuten fielen auch die Gaffel und die Kreuzbramſtange. Wenn aber das Feuer der Wasp das beſonnenſte war, ſo war es auch das tödtlichſte.

In Folge des Falles der großen Stange des amerikaniſchen Schiffes, welche mit der großen Marsraa auf den Fock- und Vormars-Braſſen lag, wurde es faſt unmöglich, eine der Raaen anzuhohlen, wenn die Umſtände es verlangt hätten; das Treffen wurde aber von beiden Seiten ſehr lebhaft fortgeſetzt, bis die beiden Schiffe ſich allmählig ſo nahe gekommen waren, daß die Benghölzer der Wasp ſich an den Balken ihrer Gegnerin rieben. Die Schiffe wurden jetzt unklar; das Bugſpriet des Feindes kam über die Schanze der Wasp herein, drückte ihre

Backen in den Wind und ſetzte dieſe in den Stand, ein dichtes Feuer nach der Länge hinein zu ſchleudern.

Als Capitain Jones die Wirkung des feindlichen Feuers auf ſeine Spieren und Takelage bemerkte, faßte er den Entſchluß zu entern; da er aber die günſtige Lage ſeines Schiffes ſah, den Feind nach der Länge zu beſchießen, nahm er die früheren Befehle zurück und ließ eine neue volle Lage abfeuern.

Die Schiffe waren jetzt ſo nahe, daß bei dem Laden einiger Kanonen der Wasp die Anſetzer gegen die Backen des Engländers ſtießen und die Leute des engliſchen Schiffs nicht länger auf ihren Poſten vorwärts bleiben konnten. Das Abfeuern einiger Caronaden ſäuberte das Deck des Feindes, als das Ungeſtüm der Mannſchaft der Wasp nicht mehr zu hemmen war; ſie begannen in die Takelage zu ſpringen und von da auf das Bugſpriet der Brigg.

Sobald Biddle, der erſte Lieutenant der Wasp, ſah, daß die Leute nicht länger zu halten waren, ſprang er, von einer Schaar Offiziere und Matroſen gefolgt, in die Tackelage und der Verſuch zu entern wurde ernſtlich gemacht. Auf der Back der Brigg ſtellte Briddle alle ſeine eigenen Leute auf, aber kein Feind leiſtete ihm Widerſtand. Zwei oder drei Offiziere ſtanden fern, die meiſten blutend. Die Decks waren voller Todten und Verwundeten. Aber nicht ein Matroſe war auf ſeinem Poſten, den Mann am Rade ausgenommen; alle, die noch gehen konnten, waren in die untern Räume gegangen. Der

Mann am Rade behauptete — ein ehrenhafter Seemann — ſeinen Poſten bis zum letzten Augenblicke.

Die engliſchen Offiziere warfen, als Biddle nach hinten ging, ihre Säbel nieder, als Zeichen der Unterwerfung; man muß zur Ehre der Sieger bemerken, daß, trotz der Erregung, welche dergleichen Scenen hervorbringen und die oft ſehr disciplinirte Leute zu Exceſſen verleitet, kein Feind von den Enterern beleidigt ward. Biddle ſprang in die große Tackelage und ließ die engliſche Flagge mit eigener Hand herab, womit der Kampf nach 43 Minuten Dauer ſchloß.

Die Priſe war die britiſche Kriegsſloop Frolic, 18 Kanonen, Capitain Wingates, nach Hauſe beſtimmt und mit den Schiffen in dem Honduras-Handel unter Convoy. Der Frolic war zwar eine Brigg, aber doch ein Schiff von der Größe und der Bauart der Waſp. Er hatte auf ſeinem Hauptdeck 16 zwei und dreißig pfündige Caronaden, 4 lange Kanonen von ſechs, neun und zwölf Pfund, und 2 zwölfpfündige Caronaden auf einer Bramback. Die Ausrüſtung machte den Frolic um zwei Kanonen ſtärker, als die Waſp war — ein Unterſchied, der bei ſo kleinen Schiffen nicht unweſentlich iſt. Die Bemannung der beiden Schiffe war ziemlich gleich, obſchon es wahrſcheinlich iſt, daß die Waſp einige Mann mehr hatte, was jedoch unter dieſen Umſtänden von geringer Bedeutung war, beſonders da der Frolic eine Brigg war und beide Schiffe unter kurzen Segeln kämpften.

Die Waſp wurde zu einem ungewöhnlichen Grade nach dem Top aufgekappt, da es keine Frage war, daß ihres Gegners Feuer ſchwer und lebhaft geweſen. Die Braſſen und Randtakelage waren faſt ganz weggeſchoſſen und vier ausgeſtellte Spieren beſchädigt. Sie hatte ſechs Todte und fünf Verwundete. Der Rumpf hatte keinen großen Schaden gelitten.

Auch der Frolic war an Spieren und Takeleage, beſonders den erſtern, beſchädigt, und beide Schiffe waren kaum getrennt, als ſeine beiden Maſten fielen. Faſt jede Lage der Waſp war in ſein Holz gegangen und er war in der That ein Wrack, als die Amerikaner Beſitz von ihm nahmen. Seinen Verluſt an Leuten hat man nie genau erfahren, aber der Capitain, der erſte Lieutenant und der Maſter waren verwundet, die beiden letztern tödtlich. Biddle, dem die Priſe übergeben ward, nachdem er ſie ſo wacker geentert hatte, behauptete, ſo weit er ſich habe vergewiſſern können, hätte ſich die Zahl der Verwundeten und Todten auf 70 bis 80 belaufen. Spätere Nachrichten gaben jedoch Grund zu glauben, daß die Zahl ſogar größer geweſen. Capitain Wingates ſagt in ſeinem amtlichen Berichte, nicht 20 ſeiner Leute ſeien ohne Wunden geweſen, was jene Zahl alſo auf 80 bis 100 zu ſteigern ſcheint.

Der Frolic hatte ſich kaum ergeben, als man ein großes Schiff, augenſcheinlich ſehr mächtig, auf die beiden

Schiffe abhalten ſah. Biddle erhielt Befehl, mit der Priſe eiligſt den Weg nach Charleſton einzuſchlagen und die Wasp ſetzte mehr Segel bei, um ihren Kreuzzug fortzuſetzen; als ſie aber ihre Leinwand öffnete und die Reefe aus den Obenſegeln nahm, fand man ſie faſt in Fetzen zerriſſen. Der Fremde, welcher ſich, als das britiſche Schiff Poictiers, 74 Kanonen, erwies, gab dem Frolic im Vorbeigehen eine volle Ladung, rangirte ſich neben der Wasp auf und bald waren beide Schiffe genommen. Der Poictiers ging mit ſeinen zwei Priſen nach Bermuda und die Amerikaner kehrten, da man ſie kurz darauf auswechſelte, nach Hauſe zurück.

Da dieſes das erſte Treffen zwiſchen faſt ſo gleichen Schiffen war, daß alle Spitzfindigkeiten verſtummen mußten, ſo erregte der Erfolg die größte Freude in Amerika und vermehrte das Vertrauen des Volkes, indem man annahm, ein amerikaniſches Schiff habe eben ſo viele Anſprüche an Geſchicklichkeit, Muth und Kraft, wie ein feindliches. Tiefer blickende Männer legten zwar keinen großen Werth auf den bloßen Umſtand, daß einige feindliche Kreuzer in Einzeln-Treffen genommen worden, aber der Gedanke an die britiſche Unbeſiegbarkeit auf der See war vernichtet und die großen moraliſchen Reſultate wurden deutlich vorausgeſehen. Man trennt ſich langſam und ungern von Vorurtheilen, und der Krieg zur See erzeugte einen zu Land, in welchem die ſtreitenden Parteien, welche die drei vorgefallenen Treffen nun zergliedern wollten, bei-

derſeits mehr Unwiſſenheit als Logik und viel Maßloſigkeiten in Worten und Verdrehungen zeigten.

Diejenigen, welche die Kraft der Schiffe kannten und die Details unterſuchten, um die Wahrheit gründlich kennen zu lernen, entdeckten genug, um überzeugt zu ſein, ein neuer Zeitabſchnitt in der Führung des Seekrieges ſei eingetreten. Während dieſe Kritiker die Ueberlegenheit der zwei amerikaniſchen Fregatten in den vorgefallenen Treffen bemerkten und zugeſtanden, mußten ſie ſehen, daß ſie nicht im Verhältniß zu dem war, was ſie gethan hatten, und in dem Treffen zwiſchen den zwei kleinen Schiffen, deſſen wir eben gedacht haben, wurde der wichtige Umſtand nicht überſehen, daß die feindliche Brigg einen eben ſo großen Verluſt an Menſchen gehabt hatte, als in gleichen Treffen gewöhnlich die ſchwerſten Schiffe zu haben pflegen. Bisher waren die engliſchen Schiffe genöthigt geweſen, ihren Feinden nahe zu rücken, jetzt aber hatten ſie nur ihre Oberſegel back zu legen, um gewiß zu ſein, vor den Mündungen ihrer Kanonen angegriffen zu werden. Der britiſche Geiſt war nicht geſunken; kein Schiff wurde unwürdig in die Schanze geſchlagen, denn der Vorgang mit dem Alert kann für eine Ueberrumpelung gelten, und es war nöthig, in dem Charakter des neuen Gegners den Grund dieſes plötzlichen großen Wechſels zu ſuchen. Die ſpitzfindigſten Verläumder des erblühenden Ruhmes der amerikaniſchen Marine mußten wider Willen zugeſtehen, daß Seetreffen nicht mehr das

waren, was ſie ehedem geweſen, und die Einſichtsvollen unter den Feinden ſahen die Nothwendigkeit größerer Vorſicht, durchgearbeiteter Vorbereitungen und erneuter Anſtrengungen.

Was das beſondere Zuſammentreffen der Wasp und des Frolic betrifft, ſo wurde in dem gedruckten Berichte des engliſchen Capitains große Klage über den ohnmächtigen Zuſtand ſeines Schiffes geführt, als es in den Kampf trat. Man gibt zu, daß der Frolic ſeine große Raa auf dem Deck hatte, als das Treffen begann, und da man nur wenig Leinwand brauchte, waren ſeine Hinterſegel auf das große Vor- und Hinterſegel beſchränkt.

Es giebt Umſtände, wo der Verluſt des großen Marsſegels einer Brigg von der größten Bedeutung iſt, und es giebt Fälle, wo dieſer Verluſt faſt gar nicht in Anſchlag gebracht wird. In dieſem beſonderen Falle ſcheint er auf das Hauptreſultat keinen weſentlichen Einfluß gehabt zu haben, und der Umſtand, daß die Raa nieder war, kann den Maſt gehindert haben, während des Treffens zu ſtürzen, ſtatt nach demſelben zu fallen. Es iſt ſchwer, über Details dieſer Art abzuſprechen, da ſie auf ſo viele kleine Umſtände hinauslaufen, die dem gewöhnlichen Beobachter entgehen. Der Verluſt der großen Raa verwandelte in der That den Frolic in eine halb getakelte Brigg, eine Art Schiff, die bei den Seeleuten ſehr beliebt iſt und

weniger Leute zu ihrer Bemannung braucht, als voll getakelte Briggs. *)

Capitain Jones wurde kurz nach ſeinem Sieg befördert und erhielt den Befehl über den Macedonian, von 38 Kanonen, welches Schiff man gekauft und zum Dienſte verwendet hatte.

Der Name Biddle's, der ein alter Lieutenant war, und deſſen muthiges Benehmen in dem Treffen ſehr geprieſen wurde, war auch auf der Liſte der Maſters und Comanders, welche zu gleicher Zeit in den Senat geſchickt wurde. **)

---

*) Der engliſche Befehlshaber des Frolic ſagt, er habe in einem Sturm während der Nacht vor dem Treffen, hart gelitten und ſeine Obenſegel verloren; die große Raa ſei geſtürzt und die große Stange geſprungen. Man weiß, daß die Waſp in derſelben Nacht das Convoy ganz nahe im Auge hatte und es iſt von einem Sturm nicht die Rede, obgleich ein ſolcher den Tag vorher wüthete. Mit dergleichen Widerſprüchen hat der Geſchichtſchreiber öfter zu kämpfen; die Augenzeugen ſind aber oft weniger ſchuld daran, als die Staatsbureaux.

**) Man hat die irrige Anſicht verbreitet, Biddle habe als Freiwilliger in der Waſp gedient, als das Treffen vorfiel. Obgleich ſein Benehmen dadurch nicht verlöre, ſo iſt es Thatſache, daß er als erſter Lieutenant regelmäßig am Bord der Waſp eingetragen war und als ſolcher in dem Treffen fungirte.

Achtes Kapitel.

Kreuzzug der Conſtitution und des Hornet. — Die Bonne Citoyenne von dem Hornet herausgefordert, — Die Conſtitution nimmt den Java weg. — Wegnahme des Peacock durch den Hornet. — Geſetz zur Vermehrung der amerikaniſchen Seemacht.

Als Commodore Bainbridge den Oberbefehl über die drei erwähnten Schiffe übernahm, lagen die Conſtitution von 44, ſein Flaggenſchiff, und der Hornet von 18 Kanonen, Capitain Lawrence, in dem Hafen von Boſton, und der Eſſex, Capitain Porter, war eben in den Delaware eingelaufen. Dem letztern Offizier wurden Befehle zugeſendet, erſtens zu Port Fraya, auf der Inſel St. Jago, oder zweitens zu Fernando Noronha zu der Conſtitution zu ſtoßen. Auch andere Einfahrplätze waren angegeben und ihm aufgetragen, eine beſtimmte Zeit in dem Fahrwaſſer der feindlichen Indienſchiffe zu kreuzen, worauf es ihm, wenn er ſeinen Oberoffizier verfehlen ſollte, frei ſtehen würde, nach ſeinem Urtheile zu handeln. Da der Eſſex nie zu den übrigen Schiffen ſtieß, werden wir ſeinen intereſſanten Kreuzzug in dem nächſten Kapitel erzählen.

Die Conſtitution und der Hornet verließen Boſton am 26. October. Sie berührten die genannten Einlaufsorte, wo ſie unter dem Charakter britiſcher Kriegsſchiffe erſchienen, ließen Briefe an Capitain Porter, unter dem

angenommenen Namen Sir James Yeo, vom Southampton von 32 Kanonen, zurück (alles der Verabredung gemäß) und ſetzten dann ihren Weg fort.

Commodore Bainbridge kam vor St. Salvador am 13. December an und der Hornet wurde abgeſendet, um mit dem Conſul zu communiciren. Capitain Lawrence fand die britiſche Kriegsſloop Bonne Citoyenne von 18 Kanonen, Capitain Green, in dem Hafen, eben im Begriff, mit einer großen Summe baaren Geldes nach England abzuſegeln. Die Anweſenheit dieſes Schiffes ließ hoffen, man werde im Stande ſein, es herauszubringen.

Der Conſul wurde ermächtigt, den Befehlshaber des engliſchen Schiffes zu benachrichtigen, Capitain Lawrence wünſche ſehr, ihm zur See zu begegnen; auch ſollte er die nöthige Verſicherung geben, daß die Conſtitution aus dem Wege bleiben würde. Eine Correſpondenz fand zwiſchen dem amerikaniſchen und engliſchen Conſul über die Sache ſtatt und Capitain Green lehnte es am Ende ab, in den Vorſchlag einzugehen.

Es mag Gelegenheiten geben, wo ein Offizier gerechtfertigt iſt, ein feindliches Schiff auf dieſe Weiſe einzuladen, denn eine Ausforderung kann alle praktiſche Wirkungen einer Kriegsliſt haben, indem man auf dieſe Weiſe ein feindliches Schiff unter ſeine Kanonen bekommt, deſſen man vielleicht auf eine andere Art nicht habhaft werden kann. Hätte der Hornet die Bonne Citoyenne mittels dieſer Ausforderung genommen, ſo würde er ſich

um ſein Vaterland ſehr verdient gemacht, und dem Feinde einen bedeutenden Schaden zugefügt haben — und zu beidem berechtigte ihn der Zweck ſeines Kreuzzugs. Im Allgemeinen müſſen aber ſolche Ausforderungen in einem Augenblicke vermieden werden, wo der Offizier die Pflicht hat, ein Treffen zu vermeiden. Der Befehlshaber eines Kriegsſchiffes iſt zu allen Zeiten gehalten, ſo viel als möglich Herr ſeiner Bewegungen zu bleiben, damit er in der Lage iſt, das Beſte des Staates in vorkommenden Fällen zu Rath zu ziehen, und der Offizier, der ſein Wort gegeben hat, unter beſtimmten Bedingungen ſeinen Feind zu treffen, iſt nicht mehr Herr ſeiner Bewegungen, wenn die allgemeine Pflicht mit ſeinen perſönlichen Verbindlichkeiten in Conflict kömmt. Es iſt keine Frage, daß unter dieſen beſondern Umſtänden Capitain Green richtig urtheilte, indem er die Einladung des Hornet von ſich wies, obgleich der Grund, welchen er anführte, unzuläſſig war, denn er beſorgte offenbar die Einmiſchung der amerikaniſchen Fregatte.

Die Conſtitution übertrug dem Hornet, allein die Bonne Citoyenne zu blockiren und ſegelte am 26. ſüdlich, indem er das Land im Geſichte behielt. Um 9 Uhr Morgens, als er in 13° 6′ Breite und 31° W. Länge, oder ungefähr 10 Stunden von der Küſte entfernt war, wurden zwei fremde Schiffe landeinwärts und windwärts entdeckt. Eines dieſer Schiffe hielt ſeinen Curs ein, das andere, bei weitem größere aber änderte ihn in der Rich-

tung der amerikaniſchen Fregatte, die in den Wind gewendet hatte, um ihm nahe zu kommen. Der Tag war ſchön, das Meer faſt ganz ruhig und der Wind ging leicht Oſt-Nord-Oſt.

Um eilf Uhr hatte die Conſtitution die Gewißheit, daß das fremde Schiff ein feindliches ſei und ſie wendete wieder in dem Wind ſüdwärts und oſtwärts, um ſie landab zu ſtellen, denn die Küſte lag deutlich vor Augen. Zu gleicher Zeit richtete ſie ihre Oberbramſegel, und ſetzte den großen Hals zu, um dieſen ihren Zweck zu erreichen.

Um 12 Uhr zeigte die Conſtitution ihre Flagge und kurz darauf hiſſte das fremde Schiff die engliſche Flagge auf. Beide Schiffe gaben Signale, ſie ergaben ſich aber wechſelſeits als unverſtändlich. Zehn Minuten nach 1 Uhr glaubte Commodore Bainbridge fern genug vom Lande zu ſein; er nahm die großen und Oberbramſegel ein und wendete gegen den Feind. Bald darauf hatten beide Schiffe ihren Bug nach ſüdwärts und oſtwärts, indem der Engländer mehr als eine Meile ab rückwärts und gut auf der Windvierung der Conſtitution war.

Der Feind hatte jetzt ſeine Flagge niedergehohlt, und ließ nur noch eine Göſch fliegen. Commodore Bainbridge befahl eine Kugel nach vornen aus zu ſchicken, um ihn zu veranlaſſen, ſeine Flagge wieder zu zeigen. Dieſer Befehl hatte ein allgemeines Feuer zur Folge und das

Treffen begann um 2 Uhr Nachmittags mit einer furchtbaren Canonade von beiden Seiten.

Da der Feind in dem eben vorherrſchenden leichten Wind am beſten ſegelte, kam er bald nach vornen aus und hielt ab, in der Abſicht, den Bug der Conſtitution zu kreuzen, wurde aber durch das Vieren des letztern Schiffes gehindert, welches den vorderſten Theil der beiden Streiter wieder weſtwärts brachte. Bei der Ausführung dieſer Schwenkungen kamen beide Schiffe, da der Feind frei ſteuerte und die Conſtitution luvte, in Piſtolenſchußnähe, als der erſte denſelben Verſuch wiederholte, die Schiffe mit einander vierten, und ihre Vordertheile abermals oſtwärts brachten. Das engliſche Schiff lief wieder vor und wollte nun in dem Winde drehen, um die Luv zu behalten; es erreichte aber ſeine Abſicht nicht und mußte vieren, ein Manöver, das die Conſtitution vor ihm ausgeführt hatte, um nicht nach der Länge beſchoſſen zu werden, denn das Rad des letztern Schiffes war weggeſchoſſen worden, und es war ſchwer, das Schiff mit dem Steuer ſo nahe zu wahren, als es wünſchenswerth war. Die Conſtitution war dennoch zuerſt auf dem andern Hals und nahm den Feind nach der Länge in ein tüchtiges Feuer.

Beide Schiffe liefen jetzt frei ab, den Wind auf der Windvierung und das engliſche Schiff ſtets nach windwärts; als das letztere, das ſehr beſchädigt war, 55 Minuten nach 2 Uhr einen Verſuch machte, nahe zu kom-

men, indem es auf die Windvierung der Conſtitution ablief. Sein Klüberbaum kam in die Focktakelage der Conſtitution und litt in dieſer Lage bedeutend, ohne im Stande zu ſein, ſeine Abſicht zu erreichen. Der Vordertheil des Bugſpriets war bald weggeſchoſſen und nach wenigen Minuten kam der Fockmaſt vom Bord herunter. Die Conſtitution ſchoß nach vornen aus, wobei ſie weghielt, um nicht nach der Länge beſchoſſen zu werden; bei der Trennung ging der Rumpf des feindlichen Bugſpriets über den Hackebord der amerikaniſchen Fregatte.

Die beiden Schiffe brachten jetzt den Wind wieder dwars, die Vordertheile oſtwärts gewendet, wobei die Conſtitution weiter vorkam, da ſie am meiſten Segel hatte; ſie vierte, ging an ihrem Gegner vorbei, luvte unter ſeiner Windvierung, vierte abermals und da der Engländer weggehalten hatte, kamen die Schiffe Seite an Seite und beſchoſſen ſich eine kurze Zeit auf Raaenlänge entfernt.

In wenigen Minuten verlor der Feind ſeinen Beſanmaſt und hatte nun nichts mehr ſtehen, als ſeinen großen Maſt, deſſen Raa nahe der Mitte weggeſchoſſen war. Als ſein Feuer ſchwieg, hohlte die Conſtitution ihre Halſen an Bord, luvte dwars ab von ihres Gegners Bug, und ging 5 Minuten nach 5 Uhr mit ihren Obenſegeln, den großen Segeln, Spanker und Klüber eingeſetzt, aus dem Treffen windwärts.

Als Commodore Bainbridge dieſes Manöver machte,

war er der Ueberzeugung, der Feind habe geſtrichen, da die Flagge, die in der großen Takelage aufgehiſſt worden, herab, ſein Schiff ein Wrack und ſein Feuer verſtummt war.

Die Conſtitution hatte nun eine gute Stellung in den Luv und brachte eine Stunde hin, die Schäden auszubeſſern und die Maſten zu befeſtigen; da es für eine amerikaniſche Fregatte, die ſo weit von der Heimath, ohne militäriſche Stationen oder Colonieen als Zufluchtsſtätten und auf einem Meere war, das von Feinden wimmelte, von der größten Wichtigkeit war, in jeder Beziehung auf dieſe Dinge zu achten. Nach einer Stunde vierte Commodore Bainbridge, der an Bord ſeines Feindes ſtets noch eine Flagge fliegen ſah, rund und hielt gerade auf den Kinnback des Kiels ab, worauf das engliſche Schiff dem Feuer zuvorkam und ſtrich.

Die Conſtitution vierte ſogleich, mit dem Vordertheil auf demſelben Backen wie das feindliche Schiff, ſetzte ein Boot aus und ſendete den erſten Lieutenant, Parker, ab, um Beſitz zu nehmen. Die Priſe ergab ſich als die britiſche Fregatte Java von 38 Kanonen, Capitain Lambert, nach Oſtindien beſtimmt; ſie hatte an Bord als Paſſagiere den Generallieutenant Hislop und deſſen Stab, eine Anzahl überzähliger Offiziere und viele Matroſen, die für andere Schiffe beſtimmt waren.

Dieſes Treffen dauerte faſt zwei Stunden, von dem Beginne bis zu dem Verſtummen der Kanonen, und man

focht heiß von beiden Seiten, obgleich mit ſehr verſchiedenem Erfolge. Obgleich mehr als gewöhnlich manövrirt wurde, ſo wurde der Java doch im wörtlichen Sinne durch das Geſchütz in Stücke zerfetzt und Spier folgte auf Spier, bis er keinen mehr übrig hatte. Sein Fockmaſt wurde erſt an den Schwingtingen der Wand und dann durch eine Knüppelkugel ungefähr fünf und zwanzig Fuß von dem Deck abgeriſſen. Die große Stange fiel früh und der große Maſt ſtürzte, als die Conſtitution aufhohlte. Der Beſanmaſt wurde, wenige Fuß von dem Deck, aus dem Schiff geſchoſſen und das Bugſpriet nahe am Eſelshaupt. Auch der Rumpf war ſehr beſchädigt. Der Verluſt an Menſchen belief ſich, nach den gedruckten engliſchen Berichten, auf 22 Todte und 101 Verwundete, obgleich anzunehmen iſt, daß er größer geweſen ſei. Commodore Bainbridge gab ihn auf 60 Todte und 101 Verwundete an.

Das Abweichende dieſer Angaben kann ſeinen Grund in dem Umſtande haben, daß ſo viele überzählige Seeleute an Bord des Java waren, denn als er weggenommen wurde, hatte er mehr als 400 Mann, oder nahe an 100 Mann mehr als ſeine regelmäßige Bemannung*).

---

*) Nach den engliſchen Nachrichten hatte der Java 377 Mann in allem. Commodore Bainbridge berichtete, er habe 361, nebſt 8 Paſſagieren und 9 portugieſiſchen Matroſen vorgefunden. Mit den 22 Getödteten wird die Zahl 400 voll. Die Muſterliſte nach der Abfahrt des Java ſoll 446 Namen enthalten haben.

Capitain Lambert vom Java wurde tödtlich verwundet, und einer ſeiner Lieutenants, der Maſter und viele Unteroffiziere waren getödtet oder ſchwer verwundet.

Die Conſtitution hatte nicht einen Spieren verloren! Sie ging mit ihren Obenraaen gekreuzt in den Kampf und verließ denſelben mit allen dreien an derſelben Stelle. Eine achtzehnpfündige Kugel ging durch ihren Beſanmaſt; der Fockmaſt hatte wenig gelitten und der große Maſt war unberührt. Auch die große Stange war nur unbedeutend verletzt; einige andere Spieren waren getroffen, aber nicht weggeriſſen worden; das laufende Tauwerk war meiſtens zerriſſen. Mehrere Wanden waren auseinander und das Schiff hatte einige Kugeln in dem Rumpfe. Von der Mannſchaft waren 9 todt und 25 verwundet. Unter den letztern befand ſich Commodore Bainbridge und der Unterlieutenant Alwyn. Der letztere ſtarb an ſeinen Wunden. Commodore Bainbridge war ſchon im Beginne des Treffens leicht in der Hüfte durch eine Musketenkugel verwundet; und die Kugel, welche das Rad wegſchoß, trieb einen kleinen Kupferkeil in ſeine Schenkel und brachte ihm eine gefährliche Wunde bei, obgleich er bis Mitternacht auf dem Deck verweilte.

Obgleich die Schäden in dem Rumpfe des Java nicht der Art waren, daß er nicht hätte in den Hafen gebracht werden können, da die glatte See es unmöglich gemacht hatte, ihm viele Schüſſe unter der Waſſerlinie beizubringen, ſo waren doch Gründe gegen einen ſolchen Trans-

port vorhanden. Zuerſt war es bekannt, daß die braſilianiſche Regierung der britiſchen günſtig war, und der neuliche Beſuch des Commodore Bainbridge zu St. Salvador hatte Beweiſe genug dafür geliefert. Dieſer Offizier war daher nicht geſonnen, ſeine Priſe einem braſilianiſchen Hafen anzuvertrauen. Dazu kamen noch die Schwierigkeiten, Maſten von der nöthigen Größe zu erhalten, die weite Entfernung von der Heimath, und die Gefahren der Wiederwegnahme, wenn man ſich der Küſte näherte, ſo daß man den Java zu vernichten beſchloß.

Nachdem man daher zwei oder drei Tage an ſeiner Seite gelegen hatte, um die Verwundeten mit der nöthigen Sorgfalt wegzubringen, wurde er in die Luft geſprengt und die Conſtitution ging eilig nach St. Salvador unter Segel, wo ſie ihre Gefangenen auf ihr Wort ſogleich an das Land ſetzte.

Commodore Bainbridge bewies während des ganzen Verlaufs der Verhandlungen, hinſichtlich der Gefangenen einen Edelſinn und ein Zartgefühl, welche ganz geeignet waren, das Elend zu mildern, das im Gefolge des Krieges iſt. Sein Benehmen ſcheint einen tiefen Eindruck auf den Feind zurückgelaſſen zu haben.

Der Kampf zeigte alle jene allgemeinen charakteriſtiſchen Züge, welche die beiden frühern Fregattentreffen ausgezeichnet hatten. In den drei Treffen waren die amerikaniſchen Schiffe denen ihrer Gegner überlegen;

aber in allen dreien war der Unterſchied in dem Kampfe ſelbſt nicht im Verhältniß zu der Verſchiedenheit der Kräfte. Der Java war, wie die Guerriere, gut gehandhabt worden, aber ſein Feuer war ſchlecht gerichtet und man fing an, nicht mehr zu glauben, daß die volle Lage eines engliſchen Schiffes ſo fürchterlich ſei, als man es geſchildert hatte.

Es ſcheint, als habe die Conſtitution ſechs Mal geviert, nachdem das eigentliche Treffen begonnen hatte; bedenkt man die Stellung der beiden Schiffe, die Läſſigkeit des Windes und den Raum, der zur Bewegung nöthig war, wenn man nicht bei der Ausführung dieſer Schwenkungen nach der Länge beſchoſſen werden wollte, ſo iſt es wahrſcheinlich, daß die Canonade nicht eine ganze Stunde ausgefüllt habe. Das Treffen muß einige Meilen leewärts von der Stelle, wo es begonnen, beendigt worden ſein.

Als Commodore Bainbridge St. Salvador erreichte, fand er den Hornet vor dem Hafen und man erfuhr, daß die Bonne Citoyenne das Ankertau ſtagweiſe eingewunden habe, in der Abſicht, dieſe Nacht zur See zu gehen. Die Ankunft der Conſtitution ſcheint dieſen Plan, wenn er ja jemals exiſtirte, geändert zu haben. Der amerikaniſche Commodore blieb einige Tage in dem Hafen, um ſeine Gefangenen an das Land zu ſetzen und ſeine Anordnungen zu treffen; am 6. Januar 1813 ſegelte

er nach Amerika ab und kam am 27. Februar, nach einer Abweſenheit von 4 Monaten, nach Boſton zurück.

Der Hornet blieb mit Befehlen zurück, die weſentlich discretionär waren. Er blieb vor St. Salvador und blockirte die Bonne Citoyenne 18 Tage allein, worauf er von dem Montagu von 74 Kanonen in den Hafen gejagt wurde; dieſes Schiff ſollte die feindliche Kriegsſloop aus der bedränglichen Lage befreien, mit einem ſolchen Schatz an Bord ein Treffen zu beſtehen, oder, was noch unangenehmer war, ungeneigt zu ſcheinen, mit einem Schiff von gleicher Kraft anzubinden *).

Es war ſpät am Abend, als der Montagu erſchien und der Hornet benutzte die Dunkelheit, um zu vieren und wieder herauszugehen; er kam unbeläſtigt in die offene See.

Capitain Lawrence hohlte nun bei dem Wind nordöſtlich an, in der Abſicht, vor Pernambuco zu gehen.

---

*) Man hat in den damaligen Zeitungen den Capitain der Bonne Citoyenne weidlich verhöhnt, weil er der Ausforderung des Hornet nicht Folge geleiſtet. Der Tadel, ſo wie das Lob der Unwiſſenheit und Leidenſchaftlichkeit ſind ohne Werth und der Mann verdient Achtung, der ſeine Pflicht thut, ohne des einen wie des andern zu achten. Es iſt ſchwer, darzuthun, daß ein mit Geld befrachtetes Schiff den Kampf mit einem andern, wäre es ſelbſt ſchwächer, ſuchen dürfe; und es kann Gründe geben, die einen Schiffs-Capitain vom Kampfe zurückhalten müſſen, ſelbſt wenn jener Fall nicht einträte. Man kann in Beurtheilung ſolcher Dinge nicht vorſichtig genug ſein und die öffentliche Meinung ſpricht zuletzt ſelbſt dem Verläumder das Urtheil.

Er machte einige Priſen und ſetzte ſeinen Kreuzzug die Küſte entlang fort, bis er am 24. Februar an die Mündung des Delaware kam.

Hier machte er Jagd auf eine Brigg, mußte aber bald davon abſtehen, da er keinen Piloten hatte. Er mochte damals dritthalb Stunden von dem Fort des Eingangs in den Strom ſein. Grade jenſeits der Barre wurde eine zweite Brigg geſehen. Da ſie keine engliſche Flagge aufgezogen hatte und allem Anſchein nach ein Kriegsſchiff war, beſchloß er, ſie anzugreifen.

Während der Hornet um die Carobanabank ſteuerte, die zwiſchen ihm und dem Feinde lag, ließ ſich ein anderes Schiff auf der Luv ſehen, das auf ihn losſegelte. Es war um halb 4 Uhr N. W. und der Hornet hielt ſich fortwährend windwärts, um das erſte Schiff zu erreichen, als man 20 Minuten nach 4 Uhr entdeckte, daß das zweite Schiff ein großes Kriegsſchiff ſei; bald darauf hiſſte es die engliſche Flagge auf.

Sobald Capitain Lawrence ſich überzeugt hatte, daß das herannahende Schiff ein feindliches ſei, ließ er den Hornet zum Treffen klar machen und die Mannſchaft auf ihre Poſten rufen. Das Schiff wurde dicht beim Winde gehalten, um die Luv zu bekommen, da der Feind immer frei lief. Zehn Minuten nach 5 Uhr ſah Capitain Lawrence, daß er luvwärts an den Engländer ſegeln könne, ſteckte ſeine Flagge auf und wendete durch den Wind.

Die beiden Schiffe ſtanden jetzt dicht beim Winde

die Vordertheile abgewendet, gegeneinander. Um 5 Uhr 25 Minuten feuerten ſie auf Kanonenſchußweite eine volle Lage ab, wobei jedes Schiff ſeine Backbord-Batterie brauchte. Sobald ſie klar waren, hob der Engländer ſein Ruder in der Abſicht, rund zu vieren und den Hornet nach der Länge ins Feuer zu nehmen. Man hatte aber auf das Manöver ſorgfältig achtgegeben und es raſch nachgeahmt; die Steuerbord-Kanonen knallten uud er mußte ſeinen Helm richten, während der Hornet auf ſeiner Windvierung nieder kam und ein furchtbares Feuer machte. Der Hornet rückte an, behielt die vortreffliche Lage, in welche er ſich verſetzt hatte, uud beſchoß den Feind mit ſolcher Gewalt, daß dieſer kurz vor 5 Uhr 40 Minuten nicht nur ſeine Flagge niederließ, ſondern in dem Vordertauwerk das Hülfſignal aufhiſſte. Sein großer Maſt fiel bald darauf.

J. T. Gnubrick wurde an Bord geſchickt, um Beſitz zu nehmen. Dieſer Offizier kehrte bald mit der Nachricht zurück, die Priſe ſei die feindliche Kriegsſloop Peacock von 18 Kanonen, Capitain Peake; ſie habe bereits ſechs Fuß Waſſer im untern Raume und ſei dem Sinken nahe. Conner, der dritte Lieutenant des Hornet und R. Cooper, einer der Cadetten, wurden augenblicklich mit Booten abgeſchickt, um die Verwundeten abzuholen, und alles aufzubieten, um das Schiff zu retten. Das letztere war nicht mehr möglich, obgleich alles aufgeboten wurde.

Beide Schiffe wurden ſogleich vor Anker gelegt, die Kanonen der Priſe über Bord geworfen, die Stückpforten geſchloſſen und zum Pumpen, ſelbſt zum Oehſen geſchritten; aber die kurze Dämmerung jener geringen Breite ließ bald die Mannſchaft der Priſe im Stich und noch waren nicht alle Gefangenen übergeſetzt. In der Eile und Verwirrung einer ſolchen Scene und während die Boote des Hornet abweſend waren, ließen 4 Gefangene das Spiegelboot des Peacock, das man für zu beſchädigt gehalten hatte, um es zu brauchen, herab, ſprangen in daſſelbe, und ruderten, mit Gefahr ihres Lebens, dem Strande zu. *)

Conner ſah endlich ein, daß die Brigg in Gefahr ſchwebe, jeden Augenblick zu verſinken und bemühte ſich, die noch an Bord gebliebenen Leute in die Barkaſſe des Peacock zu muſtern, die noch auf dem Decke war, da der Sturz des großen Maſtes und der Mangel an Zeit nicht erlaubt hatte, ſie in das Waſſer zu bringen. Noch waren viele von den Leuten des Peacock in den untern Räumen des Schiffes, als die Brigg unglücklicherweiſe ſank; es war zu ſpät, ſie zu retten.

Der Peacock ſank leicht und raſch in 5½ Faden Waſſer, und die amerikaniſchen Offiziere mit den meiſten Leuten und mehreren Gefangenen retteten ſich in der Barkaſſe, obgleich mit großer Mühe. Drei Matroſen von

*) Dieſe vier Waghälſe kamen wohlbehalten an das Geſtade.

dem Hornet verſanken mit der Brigg und 9 von der Mannſchaft des Peacock ertranken. Von dem letztern Schiffe retteten ſich noch 4, indem ſie an dem Tauwerk in den Vormars liefen, welcher, nachdem der Rumpf nieder war, außer dem Waſſer blieb. Die Barkaſſe hatte keine Ruder und mußte mit Plankenſtücken auf den Hornet zugerudert werden, wo ſie auf die Cutter dieſes Schiffes trieb, welche zu der Brigg zurückkehrten. Dieſer Cutter eilte augenblicklich zu dem Fockmaſt des Peacock, wo ſie hofften, noch einige Leute ſchwimmend zu finden; allein ſie konnten nur die auf dem Vormars retten.

In dieſem kurzen Treffen wurde der Capitain und 4 Mann des Peacock getödtet und 33 verwundet. Der Hornet hatte 1 Todten und 2 Verwundete; außerdem waren 2 Mann durch das Platzen einer Kartätſche ſchwer verwundet worden. Auch oben hatte das Schiff ſehr gelitten; der Fockmaſt war durchſchoſſen und das Bugſpriet beſchädigt.

Der Peacock war ein Schiff von der Größe des Hornet; er war ein wenig kürzer, aber höher. Er war urſprünglich mit Zweiunddreißigpfündnern gerüſtet, man hatte aber — niemand kann den Grund angeben — leichtere Kanonen an deren Stelle gethan und in dem Treffen trug er 16 vierundzwanzigpfündige Caronaden auf dem Back vornen und eine andere leichte Kanone hinten. Nach ſeiner Muſterliſte hatte er 130 Mann an Bord, als man ihn wegnahm. Dieſe Zahl machte, daß

er ſchwächer war, als der Hornet, der 18 zweiunddreißig-pfündige Caronaden und 2 lange Zwölfpfündner trug. Der Hornet muſterte in dem Treffen 135 dienſtfähige Leute.

Ungeachtet der Ueberlegenheit des Hornet iſt dieſelbe Ungleichheit zwiſchen dem Geleiſteten und des Unterſchieds der Kräfte in dieſem Treffen zu ſehen, welche ſchon bei den früheren erwähnt wurde. Indem es dem Hornet gelang die Luv zu gewinnen, war der Peacock überflügelt; ausnahmsweiſe ſcheint der Engländer gut gehandhabt worden zu ſein, ſo mangelhaft auch ſein Geſchütz war. Der einzige Schuß, der den Rumpf des Hornet traf, wurde abgefeuert, als das letztere Schiff beim Vieren abfiel; die Kugel ſtreifte blos die Backen und ſchlug eine Planke ein. Da ſie von den Steuerbord-Kanonen des Peacock herkommen mußte, ſo ſieht man, wie trefflich das Schiff bedient war und daß ſein Befehlshaber, als er vieren ließ, die eigenthümliche Kraft einer Brigg recht verſtanden und ſcharfſinnig benützt hat, obgleich die raſche Bewegung ſeines Gegners ihn des erwarteten Erfolgs beraubte und dem Hornet ſogleich einen entſchiedenen Vortheil in der Stellung gab. Es würde kleinlich ſein, wollte man läugnen, daß dieſes kurze Treffen durch das überlegene Geſchütz und die reißenden Schwenkungen des Hornet entſchieden wurde. *)

---

*) Man ſagt, der erſte Schuß des Peacok habe das Wimpel dds Hornet weggeriſſen. Dies konnte nur der Fall ſein, weil d

Da man ungewiß war, ob die vor Anker liegende Brigg nicht aus dem Hafen käme und den Hornet angriffe, ſo machte man alle Anſtalten an Bord des letztern, um bereit zu ſein, den Feind zu empfangen und um 9 Uhr des Nachts waren neue Segel aufgezogen, die Boote geſtaut, das Schiff klar gemacht und alles zu einem neuen Kampfe bereit.

Um 2 Uhr Nachts ging der Hornet unter leichtem Segel ab und hielt nordweſtlich an. Capitain Lawrence hatte jetzt 277 Seelen, die Leute einer zweiten Priſe eingeſchloſſen, an Bord und beſchloß, da er Waſſermangel hatte, in die Heimath zurück zu kehren. Die Portion Waſſer wurde auf 3 Pints für den Mann feſtgeſetzt, und das Schiff ging durch Weſtindien und warf am 19. März zu Holme's Hole, in Martha's Vineyard, die Anker aus; von da kam ſie durch den Vineyard und Long Island Sounds nach New-York, ohne auf einen Feind zu ſtoßen.

Die Siege der Conſtitution und des Hornet, zweier Schiffe von Commodore Bainbridge's Geſchwader, trugen

---

Kugel auf dem Waſſer in einem unglücklichen Winkel aufſchlug. Der in dem amerikaniſchen Schiffe getödtete Mann war in dem Beſanmars. Man muß anerkennen, daß der Feind in den meiſten Treffen dieſes Krieges Muth und Geſchick in hohem Grade zeigte; aber er wußte dieſe Vortheile nicht zu nützen. Die meiſten Getödteten wurden oben gefunden. Wäre die Kanone des Peacock von der erſten Größe geweſen, ſo würde dies das Reſultat des Treffens nicht geändert haben, da auf das Gewicht einer Kugel, wenn ſie nicht trifft, nichts ankömmt.

viel dazu bei, die Marine beliebt zu machen. Ihre Befehlshaber wurden mit Medaillen, Schwertern und Dankadreſſen belohnt, und Capitain Lawrence wurde befördert und kam als Befehlshaber auf den Cheſapeake.

Um dieſe Zeit begann der Congreß mehr Zutrauen in die Befähigung zu fühlen, der britiſchen Tapferkeit zu widerſtehen, und am 2. Januar war ein Geſetz erlaſſen worden, demzufolge die Marine des Landes vermehrt werden ſollte. Auch wurde der Präſident durch dieſen Beſchluß ermächtigt, 4 Schiffe für wenigſtens 74 Kanonen jedes und 6 Schiffe von 44 Kanonen bauen zu laſſen. Dadurch wurde unſere Seemacht plötzlich verzehnfacht und es kann füglich als der erſte Schritt, der je ernſtlich gemacht wurde, angeſehen werden, eine Marine zu ſchaffen, welche bedeutſam genug wäre, um ein weſentliches Reſultat in dem Kriege zu erzielen. Man ergriff ſogleich Maßregeln, einige Linienſchiffe unter Bau zu bringen und Commodore Bainbridge, welcher den Bau eines derſelben überwachen ſollte, gab den Befehl über die Conſtitution auf.

Am 3. März ging ein zweites Geſetz durch, demzufolge 6 Kriegsſloops für die See gebaut werden ſollten; ferner wurde der Bau ſo vieler Schiffe für die Binnenſeen, als der öffentliche Dienſt forderte, durch daſſelbe Geſetz angeordnet. Auch bewilligte der Congreß bedeutende Summen als Priſengelder für die Offiziere un

die Mannſchaft der Schiffe, welche Kriegsſchiffe zerſtört oder weggenommen hatten.

Um dem Faden der Geſchichte zu folgen, theilen wir nun dasjenige mit, was ſich mit dem dritten Schiffe des Geſchwaders des Commodore Bainbridge bemerkenswerthes begab.

Neuntes Kapitel.

Kreuzzug des Capitains Porter in dem Eſſex. — Priſen, welche dieſes Schiff gemacht.

Wir haben des Eſſex, 32, mehrfach in dieſer Geſchichte zu gedenken Gelegenheit gehabt. Das Schiff war gehörig gerangt, denn ſeine Unterdeckbewaffnung beſtand urſprünglich aus 26 langen Zwölfpfündnern; aber es hatte kurz vor dem Kriege eine Aenderung erhalten und trug jetzt an deren Stelle 32pfündige Caronaden und einige Jagdkanonen vom erſtern Caliber. Es machte ſeinen erſten Kreuzzug unter Preble, wo es zum erſten Male die Flagge eines amerikaniſchen Kriegsſchiffes oſtwärts vom Cap der guten Hoffnung aufzog und jetzt war es beſtimmt, der Marine den Weg in ein neues Meer abermals zu öffnen.

Als Commodore Bainbridge Boſton verließ, lag der Eſſex, ſtets noch unter dem Befehl des Capitains Porter, in dem Delaware; am 28. October, oder 2 Tage nachdem die andern Schiffe des Geſchwaders in See gegangen

waren, verließ er den Strom. Capitain Porter, der einen langen Kreuzzug vor ſich ſah, nahm eine ungewöhnlich ſtarke Mannſchaft und eine größere Menge Offiziere an Bord, als eigentlich zu einem Schiffe dieſer Claſſe gehörte; die ganze Muſterrolle enthielt 319 Mann, unter welchen 3 commiſſionirte und 2 wirkliche Lieutenants und 12 Seecadetten waren. Durch die ungewöhnliche Menge von Lebensmitteln, welche man einnahm, war das Schiff zu tief und erreichte den erſten, vom Commodore Bainbridge angegebenen Zuſammenkunftsort erſt, als die Conſtitution und der Hornet ihn ſchon geraume Zeit verlaſſen hatten.

Es war für den Eſſex ein eigener Unfall, daß er auf dieſem langen Wege mit keinem einzigen feindlichen Schiffe zuſammentraf; daſſelbe Mißgeſchick traf ihn, als er ſüdlicher kam; am 11. December durchſchnitt er den Aequator in 30° W. Länge. Am folgenden Tage jedoch (den 12.) ſah man, gegen 2 Uhr Nachmittags, ein Schiff windwärts, das aller Wahrſcheinlichkeit nach eine feindliche Kriegsbrigg war, und alsbald machte man Jagd auf ſie. Um 6 Uhr begann der Fremde Signal zu zeigen, was die Anſicht von ſeinem Charakter beſtätigte.

Da die Jagd noch windwärts ging und die Nacht ſchnell nahte, bemühte man ſich, ihn nieder zu locken, indem man Antwort-Signale aushängte; es glückte aber nicht. Bei Sonnenuntergang zeigte die Brigg die engliſche Flagge, und als es dunkel genug war, machte ſie Nacht-

ſignale. Um 9 Uhr gelang es dem Eſſex, auf Flintenſchuß-weite heran zu kommen. Capitain Porter praiete bald darauf und befahl der Brigg, ihre Marsſegel zu ſtellen. die Unterſegel anzuhohlen und windwärts zu wenden. Zu gleicher Zeit wurde den verſchiedenen Diviſionen Befehl gegeben, den Fremden nicht zu beſchießen, da man des Schiffes unbeſchädigt habhaft zu werden wünſchte. Statt aber dieſem Befehl des Capitains Porter nachzukommen, bemühte ſich die Brigg, den Spiegel des Eſſex zu kreuzen, indem ſie abhielt, wahrſcheinlich in der Abſicht, ihn nach der Länge zu beſchießen und leewärts zu entkommen. Dies hatte eine Gewehrſalve von der Fregatte zur Folge; ein Mann blieb todt und die Brigg ſtrich.

Die Priſe war das britiſche Regierungs-Packet Nocton, 10, mit 31 Mann. Man fand an ſeinem Bord 55,000 Dollars baar. Am folgenden Tage wurden 17 Mann in den Nocton übergeſetzt, und der wirkliche Lieutenant Finch *) erhielt das Commando und wurde beauftragt, in aller Eile nach Amerika zu ſegeln.

Dieſer Offizier war, in Folge ſeines Auftrages, zwiſchen Bermuda und den Caps von Virginia gekommen, als er durch einen Sturm gezwungen ward, zuzuwenden. Als ſich das Wetter eben mäßigte, erſchien eine britiſche Fregatte windwärts. Finch verſuchte, es der Fregatte in

*) Jetzt Capitain Wm. Compton Bolton.

der Segelkunſt gleich zu thun, hielt aber am Ende todt vor dem Wind weg, als das einzige Rettungsmittel. Da es nicht in der Gewalt der Priſemannſchaft war, ſo raſch zu ſegeln, um es einer vollkommen bemannten Fregatte gleich zu thun, war der Nocton bald in dem Bereiche der feindlichen Kanonen, und einige Schüſſe fielen, die ſeine Takelage einigermaßen beſchädigten. Finch hielt jedoch aus, bis der Feind dicht auf ſeine Windvierung kam und im Begriffe war, ihm eine Muskétenſalve zu geben, wo er, da alle Hoffnung verloren war, ſtrich. So verlor der Eſſex ſeine erſte Priſe; das baare Geld war aber an Bord des Eſſex gebracht worden, und wurde ſpäter von der Regierung verwendet.

Am 14. kam der Eſſex an die Inſel Fernando da Noronha und communicirte mit dem Lande, ohne anzulegen. Hier erhielt Capitain Porter das oben erwähnte Schreiben des Com. Bainbridge, worin er benachrichtigt wurde, daß er die übrigen Schiffe vor Cap Frio finden würde. Von dieſer Zeit an bis zum 25. ſetzte das Schiff ſeinen Weg gegen die Küſte fort, und am Nachmittag dieſes Tages erreichte ſie das Cap, ohne ein Zeichen von der Conſtitution oder dem Hornet zu erblicken. Das erſtere Schiff nahm allerdings drei Tage ſpäter vor St. Salvador den Java weg, wie oben berichtet worden. Nachdem der Eſſex hier einige Tage gekreuzt hatte, wurde er eine große Strecke leewärts auf einer Jagd geführt; als er ſich ſeiner Station wieder zuwenden wollte,

überraſchte ihn ein ſchweres Wetter und veranlaßte ihn, ſeinen Jagdbezirk zu ändern.

Am Morgen des 29. nahm die Fregatte einen engliſchen Kauffahrteifahrer, welcher ſich als zu einem Convoy von 6 Schiffen gehörig ergab, die einem Kriegsſchooner anvertraut waren, welcher erſt die vorige Nacht von Rio abgegangen war, indem man ein Leck entdeckt hatte. Als Capitain Porter dies hörte, folgte er dem angedeuteten Fahrwaſſer des Convoy und beſchloß, nach einer langen und vergeblichen Jagd, vor St. Salvador zu gehen und ihn aufzufangen. Während er dieſem Plane folgte, erhielt er durch verſchiedene portugieſiſche Schiffe Nachricht von der Anweſenheit der andern Schiffe des Geſchwaders vor dieſem Hafen, und bemühte ſich abermals, zu ihnen zu ſtoßen. Starke Nordwinde traten aber dazwiſchen, und Capitain Porter beſchloß, nachdem er eine Woche mit ihnen gekämpft hatte, in St. Catharina einzulaufen, um Waſſer einzunehmen.

Da es ihm nicht gelungen war, an drei verabredeten Orten zu den Commodore zu ſtoßen, und er ſich überzeugte, daß der Montagu, 74, Rio verlaſſen hatte, um die Schiffe zu St. Salvador zu blockiren, war er ſehr in Ungewißheit, welchen Weg er einſchlagen ſollte, um die anderen Schiffe zu treffen. Das Ende des Januars 1813 war nun gekommen, und die Conſtitution hatte wirklich am 5. dieſes Monats die Küſte verlaſſen, um nach Amerika zu ſegeln. Da der Hornet ihr am 24. d. M.

folgte, war der Entſchluß des Capitains Porter, während des übrigen Kreuzzuges für ſich ſelbſt zu handeln, ein glücklicher zu nennen.

In jener Zeit war eine amerikaniſche Fregatte, welche unter ſolchen Umſtänden kreuzte, in einer ſehr ſeltſamen und ſchwierigen Lage. Großbritanniens Einfluß erſtreckte ſich über das ganze ſüdamerikaniſche Feſtland, und die Regierung der Vereinigten Staaten hatte nichts gethan, um demſelben entgegen zu arbeiten. In allen Häfen, vornehmlich auf dem öſtlichen Feſtlande, war von den Ortsbehörden wenig zu erwarten; auch war die Nation außerhalb ihrer eigenen Häfen ohne alle Depots, überhaupt ohne alle Anſtalt, einem Kriegsſchiff im Fall der Noth zu Hülfe zu kommen. Selbſt die in der Heimath beſtehenden waren unvollkommen, klein und unzureichend.

Man kann nicht zu oft wiederholen, daß in Betreff dieſes ſo wie anderer wichtiger Zweige des öffentlichen Dienſtes Thatſachen die Meinung der Nation beſtimmen und feſtſtellen mußten; erſt das Bedürfniß wies auf das Unbedeutende und Unvollſtändige aller Vorbereitungen hin. Capitain Porter war jetzt weit von der Heimath — man konnte ſagen, auf einer feindlichen See — ohne einen bedeutenden Vorrath an Lebensmitteln und ohne irgend eine Ausſicht, ſich im Nothfalle neu rekrutiren zu können. Mit anderen Worten, er war auf ſich ſelbſt zurückgewieſen. In dieſer Lage beſchloß er, ſich noch

weiter von der Heimath zu entfernen, Cap Horn zu umſegeln und auf Koſten des Feindes zu leben, indem er den engliſchen Wallfiſchfängern im ſtillen Meere nachſtellte.

Der Beſitz des Geldes, das er dem Nocton abgenommen hatte, und die Gewißheit, in jedem Wallfiſchfänger einen bedeutenden Vorrath an Lebensmitteln in Bedarf aller Art zu finden — da dieſe ihre Reiſen gewöhnlich über drei Jahre ausdehnen — machte dieſen Anſchlag nicht allein zweckmäßig, ſondern ausführbar.

Man war der Anſicht, England habe keine Schiffe in jenen Meeren, um ſeinen Handel zu ſchützen; denn das einzige Linienſchiff, welches man dort wußte, war, wie man hörte, im Begriff abzugehen. Dieſer kühne Plan zeichnete ſich eben ſo ſehr durch Weisheit und Klugheit, als durch Muth und Energie aus, Eigenſchaften, welche den vollendeten Offizier gleicherweiſe charakteriſiren. Es iſt wahr, die Jahreszeit war ſpät, um Cap Horn zu umſegeln; aber Capitain Porter hatte, wie ſich ſeitdem durch ſein Tagebuch ſeine Lage herausgeſtellt hat, nur zwiſchen „Wegnahme, Blockade, Hungertod und dem Wagniß" zu wählen.

Der Eſſex verließ am 20. Januar 1815 St. Catharina und erreichte, nach einer ſehr ſtürmiſchen Paſſage um Cap Horn, die lieblichen Südweſtwinde des ſtillen Meeres am 5. März, und um Mittag dieſes Tages ſah man in der Ferne die Andes. Am 6. ankerte er auf

der Inſel Medea. Man verſchaffte ſich hier einige Schweine und Pferde für die Mannſchaft, und wir müſſen bemerken, daß das Fleiſch der Letzteren dem der Erſteren allgemein vorgezogen ward.

Der Eſſex war jetzt wohlbehalten in dem ſtillen Meere, aber ſeit zwei Monaten hatte er keinen Feind geſehen. In dem Schiffe fand ſich nur eine einzige Charte von dem Ocean vor, und dieſe war klein und unvollkommen; die Vorräthe fingen an, knapp zu werden, und dem Schiffe fehlte es an Tauen. Trotz dieſer Noth wollte Capitain Porter ſeine Ankunft nicht bekannt werden laſſen, ehe er einige Priſen gemacht, durch die er dem Bedarf ſeines Schiffes abzuhelfen hoffte. Auch konnte er erwarten, auf dieſe Art Nachricht von der Stärke der Engländer in dieſem Meere zu erhalten. Er beſchloß ſonach, eine kurze Zeit zu kreuzen, ehe er nach Valparaiſo ſegelte. Sein böſer Stern verließ ihn aber nicht, und das Schiff war viele Tage lang in Nebel gehüllt. Es hielt ſich fortwährend die Küſte entlang nordwärts; am 13. wendete es im Schutze eines ſteifen Südwindes um die „Engelsſpitze“, ſchoß in die volle Anſicht des Hafens und der Stadt Valparaiſo, und ging unter den Kanonen einer Batterie in das ruhige Waſſer ein.

Da Capitain Porter die engliſche Flagge aufgehiſſ't hatte, beſchloß er, nicht einzulaufen, denn ein Ueberblick der Schiffe in dem Hafen ließ ihn mehrere Spanier gewahren, die im Begriffe waren, abzuſegeln, und er hielt

es für klug, ſie in See ſtechen zu laſſen, ehe es bekannt würde, daß ein amerikaniſcher Kreuzer an dem Platze ſei. Man ſah Einen Amerikaner vor Anker liegen, eine tief geladene Brigg von 18 Kanonen. Dieſes Schiff hatte ſeine Raaen und Stangen geſtrichen und Enterfinkenetten aufgetriſſ't, als wenn es ſelbſt im Hafen um ſeine Sicherheit beſorgt wäre. Der Vordertheil des Schiffes war natürlich nach Nord gewendet, und da der Wind es bald darauf traf, ſo hatte es in wenigen Stunden die Stadt weit hinter ſich. Am 15. kehrte das Schiff jedoch zurück, umſegelte die Engelsſpitze wieder, lief ein und ankerte.

Capitain Porter erfuhr jetzt zu ſeiner Verwunderung, daß Chili ſich von Spanien unabhängig erklärt hatte, und ſeine Aufnahme war ſo günſtig, als er es nur wünſchen konnte. Er hörte auch, daß der Vicekönig von Peru Kreuzer gegen die amerikaniſchen Schiffe ausgeſchickt hätte, und daß ſein Erſcheinen in dem ſtillen Meere für den amerikaniſchen Handel von der größten Wichtigkeit ſei, der jetzt den engliſchen Capern unter den Wallfiſchfängern des Feindes und jenen peruvianiſchen Kreuzern preisgegeben war.

Dies war eine erfreuliche Nachricht nach den Mühſeligkeiten und Täuſchungen eines Kreuzzugs von vielen Monaten.

Mehr als eine Woche brachte der Eſſex damit zu, ſich zu verproviantiren und in dieſer Zeit kam ein ame-

rikaniſcher Wallfiſchfänger von den Inſeln in den Hafen. Nach den Berichten des Maſters dieſes Schiffes waren die amerikaniſchen Wallfiſchfänger, welche die Heimath noch vor dem Ausbruche des Krieges verlaſſen hatten, denen des Feindes ganz bloſsgeſtellt, da viele derſelben Caperbriefe genommen hatten und alle mehr oder weniger bewaffnet waren. Viele von den amerikaniſchen Schiffen, die gewöhnlich ſechs Monate auf der See blieben, wußten wahrſcheinlich nichts von dem Kriege und man wußte, daß wenigſtens einer derſelben ſchon in die Hände des Feindes gefallen war. Sobald der Eſſex nothdürftig verproviantirt war, ging er unter Segel, um dieſe Nachricht zu Nutze zu machen.

Am 24. ſtieß der Eſſex auf den amerikaniſchen Wallfiſchfänger Charles und erfuhr, daß zwei andere Schiffe, der Walker und Barclay einige Tage früher vor Coquimbo von einem Peruvianer, in Geſellſchaft eines engliſchen Schiffes weggenommen worden. Man ſegelte demnach in der Richtung von Coquimbo und entdeckte nach wenigen Stunden einen Fremden nordwärts. Man überzeugte ſich bald, daß dies ein als Wallfiſchfänger maskirter Kreuzer ſei. Er zeigte die ſpaniſche Flagge, worauf der Eſſex die engliſche aufzog, eine Kanone leewärts abfeuerte, während der Charles, der bei dem Eſſex blieb, die amerikaniſche Flagge neben einer engliſchen Göſch aufhiſſte.

Der Spanier lief jetzt nieder und ſchoß aus der Entfernung einer Meile ungefähr, vor dem Eſſex eine Kugel

weg, was dieſes Schiff dadurch erwiederte, daß es einige Schüſſe über ihn wegfeuerte, um ihn näher zu bringen. Als ſie nahe genug waren, ſchickte das ſpaniſche Schiff ein bewaffnetes Boot ab, um an dem Eſſex anzulegen; es erhielt den Auftrag, dem Kreuzer den Befehl zu überbringen, unter die Lee der Fregatte zu laufen und einen Offizier zu ſchicken, der wegen des auf ein engliſches Kriegsſchiff abgefeuerten Schuſſes Abbitte leiſten ſollte. Dieſem Befehl wurde gehorcht und das Schiff erwies ſich als der peruvianiſche Caper Bereida, mit 15 Kanonen bewaffnet und vollſtändig bemannt.

Der Lieutenant, der jetzt an Bord kam, benachrichtigte Capitain Porter, daß ſie nach Amerikanern kreuzten; daß ſie bereits den Walker und Barclay weggenommen hätten; daß das engliſche Caperſchiff Nimrod die Priſenmannſchaft von Bord des Walker genommen habe; daß ſie nun ausdrücklich kreuzten, um den Nimrod aufzufinden und ſich Genugthuung zu verſchaffen, und daß ſie den Eſſex für das letzte Schiff genommen hätten. Es ſcheint, als hätten die Peruvianer gegen die Amerikaner in der Erwartung gekreuzt, Spanien, deſſen Exiſtenz damals von England in ſo hohem Grade abhing, würde alsbald den Krieg gegen die Union erklären, nachdem dieſe den Krieg gegen England erklärt hatte, und wodurch ihr Benehmen gerechtfertigt wurde.

Capitain Porter erfuhr durch den Maſter des Walker, den er an Bord kommen ließ, daß die gekaperten

Schiffe ungeſetzlich weggenommen worden; er hiſſte die amerikaniſche Flagge auf und feuerte zwei Schüſſe über die Bereida, worauf dieſes Schiff ſtrich. Die Mannſchaft wurde an Bord des Eſſex gebracht und die drei Schiffe hielten auf die Küſte an, um im Hafen von Coquimho nach dem Nimrod und ſeinen Priſen auszuſchauen, jedoch ohne Erfolg. Am nächſten Morgen wurde die ganze Ausrüſtung der Bereida mit Munition, Kugeln, Gewehren und leichten Segeln über Bord geworfen, das Schiff in eine Lage gebracht, wo es keinen Schaden verüben konnte und dann freigegeben. Es iſt bemerkenswerth, daß die Kanonen dieſes Schiffes von Eiſen, die Kugeln jedes Calibers aber von Kupfer waren; in jenem Theile der Erde machte die Menge des Kupfers dieſe wohlfeiler, als das zu dieſem Zwecke gewöhnlich gebrauchte Metall.

Durch den Maſter und die Mannſchaft des Berclay erhielt Capitain Porter eine Liſte der Wallfiſchfänger, welche nach ihrem Wiſſen in dem ſtillen Meere waren. Sie enthielt die Namen von 23 amerikaniſchen und 10 engliſchen Schiffen. Jene Zahl war wahrſcheinlich richtig, die Zahl der engliſchen Schiffe ſoll ſich jedoch auf 20 belaufen haben. Dieſe waren im Allgemeinen ſchön gebaut, 400 Tonnen läſtig und, wie bereits bemerkt, alle mehr oder weniger bewaffnet.

Capitain Porter hatte jetzt einen doppelten Zweck — ſeine Landsleute zu ſchützen und den Feind zu kapern.

Man wußte, daß der letztere nach Gallipagos gegangen war; aber er zauderte, dort einen Angriff zu verſuchen, bis er gewiß war, daß der Standart von 64 Kanonen Lima verlaſſen hatte, um nach England zurückzukehren. Es war anzunehmen, daß die Priſen Nimrod und Nereyda dieſen Hafen zu erreichen bemüht ſein würden; er wollte daher dorthin eilen, um ſie abzuſchneiden und zu recognosciren.

Am 28. April war das Schiff der Inſel San Gallan gegenüber; es hohlte nordweſtwärts an, um das Fahrwaſſer der inwärts beſtimmten Schiffe zu kreuzen. Am nächſten Tage wurden drei Schiffe entdeckt, die nach Callao abhielten. Man traf alle Anſtalten, die Fremden abzuſchneiden, beſonders den nächſten, der dem Ausſehen nach der Barclay war. Das gejagte Schiff würde jedoch entſchlüpft ſein, wäre nicht Windſtille eingetreten, als es die Spitze von S. Lorenzo umſegelte. In dieſem Augenblicke war die Fregatte faſt eine Stunde entfernt, hielt aber glücklich den Wind, bis ſie auf 200 Schritte von dem Feinde kam, wo ſie ihre Boote niederließ und Beſitz nahm. Die Priſe erwies ſich, wie man erwartet hatte, als der Berclay. Die Gelegenheit war jetzt günſtig, einen Blick in den Hafen zu werfen und da nichts von Valparaiſo angekommen war, was Capitain Porter's Ankunft im ſtillen Meere verrathen konnte, zeigte er die engliſche Flagge, während der Barclay die amerikaniſche unter der des Feindes zeigte. Auf dieſe Weiſe gingen beide Schiffe

in den Hafen, wo der Barclay ſeinen Offizieren überantwortet wurde; ſein Maſter zog es aber, da die Mehrzahl der Mannſchaft an Bord des Eſſex zu bleiben wünſchte, vor, die Fregatte zu begleiten und als Pilote zu dienen, wenn man nach Feinden ſuchte. Nach dieſer Uebereinkunft hielten ſich die beiden Schiffe die Küſte entlang, nach Nordweſten.

Von dem Ende des März bis in die Mitte des April ſteuerten der Eſſex mit dem Barclay im Geleite vom Feſtland gegen die Inſeln und am 17. erreichte er Chatam Inſel; allein man fand kein Schiff da. Von hier ging die Fregatte vor Charles's Inſel, wo ſie daſſelbe Mißgeſchick hatte. Auf der letztern Inſel war jedoch eine Art „Poſtbüreau", wo die Maſters der Wallfiſchfänger briefliche Nachrichten von ihrem Thun und Erfolge zurückzulaſſen pflegten, und man erhielt hier ſehr ſchätzbare Nachweiſungen über die verſchiedenen Schiffe im ſtillen Meere.

Der Eſſex ſetzte ſeine Reiſe von Inſel zu Inſel fort, ohne auf etwas zu ſtoßen, bis die Mannſchaft am 29. durch den Jubelruf: „ein Schiff, ho!" erfreut wurde. Man entdeckte ein Schiff im Weſten und bald darauf zwei andere etwas ſüdlicher. Man machte ſogleich Jagd auf das erſtere, das man gegen 9 Uhr des Morgens unter engliſcher Flagge praiete. Es erwies ſich als der engliſche Wallfiſchfänger Montezuma und hatte 1500 Fäſſer Oel an Bord. Der Eſſex warf eine Anzahl Matroſen

in die Priſe und hielt auf die beiden andern Schiffe ab, die aufmerkſam geworden waren und zu entkommen ſuchten. Um 11 Uhr des Vormittags war die Fregatte noch gegen acht Meilen von den zwei Fremden; der Wind legte ſich und die Boote wurden ausgeſetzt und unter Downes, dem erſten Lieutenant, gegen den Feind geſchickt. Um 2 Uhr Nachmittags kamen dieſe dem nächſten Schiffe auf eine Meile nahe, wo die beiden fremden Schiffe, die eine Viertelmeile von einander waren, engliſche Flaggen aufhiſſten und mehrere Kanonen losbrannten. Die Boote formirten ſich jetzt und ruderten auf das größte Schiff los, das fortwährend ſeine Kanone auf ſie gerichtet hielt, als ſie naheten, aber ohne einen Schuß zu wagen, ſtrich, ſo wie die Enterer anlegten. Das zweite Schiff ahmte ſein Beiſpiel nach, als es in derſelben Art angegriffen wurde *).

Die Priſen waren zwei Wallfiſchfänger, Georgiana und Policy. Die drei Schiffe hatten viele Vorräthe, die dem Eſſex ſehr gelegen kamen. Man fand in ihnen Brod, Ochſen= und Schweinefleiſch, Taue, Waſſer und

---

*) Dieſe kleinen Begebniſſe geben dem Leſer ein Bild von dem Leben des Seemannes. 1802 ſahen wir Capitain Porter als Lieutenant in Booten mit Lieutenant Downes, damals Cadet im Mittelländiſchen Meere, gegen die Türken ziehen; und jetzt, nach zehn Jahren, leitet der erſtere als Capitain die Bewegung des letztern im Stillen Meere gegen Engländer.

unter andern nützlichen Dingen auch eine große Menge von Gallipagos Schildkröten.

Die Georgiana war für den Dienſt der engliſch-oſtindiſchen Compagnie gebaut worden und hatte den Ruf eines ſchnellſegelnden Schiffes. Capitain Porter beſchloß daher, ſie als Kreuzer auszurüſten, um den Feind auszuſpähen und ſich ihrer zu bedienen, wenn dem Eſſex ein Unfall begegnen ſollte. Das Schiff war für 18 Kanonen eingerichtet, trug aber nur 6 als es genommen wurde. Die Policy, die eben ſo viele Kanonen faßte, hatte deren 10. Dieſe letztern mußten die Ausrüſtung der Georgiana vervollſtändigen, ſo daß ſie jetzt 16 leichte Kanonen hatte. Alles kleine Geſchütz, das ſich in den Priſen fand, wurde der Georgiana überlaſſen; als die nöthigen Aenderungen gemacht waren, erhielt Lieutenant Downes das Commando über ſie; die Bemannung beſtand aus 41 Mann. Man glaubte die Georgiana ſo vollkommen in den Stand geſetzt zu haben, die engliſchen Caper, welche, wie man wußte, zwiſchen den Inſeln kreuzten, mit Erfolg anzugreifen.

In Folge dieſer Veränderungen und der Bemannung der zwei andern Priſen war die Mannſchaft des Eſſex, ungeachtet verſchiedener neuen Einſchreibungen, auf 264 Seelen, die Offiziere mitgerechnet, herabgekommen. Am 18. Mai hiſſte die Georgiana, 16, Lieutenant Commodore Downes, das amerikaniſche Wimpel auf und feuerte eine Salve von 17 Schüſſen ab.

Da das Wetter ungemein ſchön war, ergriff Capitain Porter die Gelegenheit, ſein Schiff mittels der durch den Feind erhaltenen Vorräthe auszubeſſern. Die Takelage wurde überholt und abgetheert, viele neue Spieren eingeſetzt und das Schiff inmitten des ſtillen Meeres durch Hülfe feindlicher Mittel gemalt.

Zehntes Kapitel.

Der Eſſex und die Georgiana. — Zahlloſe Priſen dieſer Schiffe.

Wenige Verſuche reichten, als die Schiffe im Gange waren, hin, um darzuthun, daß die Georgina mit dem Eſſex nicht gleichſegeln konnte und daß ihr Ruf als Schnellſegelerin unverdient war. Dennoch überſegelte ſie, als man ihre Belemmerungen herausgenommen hatte, die übrigen Schiffe und man hoffte, ſie werde ſich nützlich machen. Sie trennte ſich am 22. von den übrigen Schiffen, um gegen den Feind zu kreuzen und in regelmäßiger Zeitfolge an der Küſte und den verſchiedenen Inſeln zu dem Eſſex zu ſtoßen. Die Trennung war jedoch kurz, denn die Georgiana that einen Blick in die Charles Inſel, als eben der Eſſex in derſelben Abſicht dort eingelaufen war.

Die Georgiana wurde nun an die Albemarle Inſel geſchickt, da Capitain Porter Grund hatte, anzunehmen,

ein gewiſſes feindliches Schiff liege dort vor Anker. Der Caplan, der Erlaubniß erhalten hatte, in Booten einen kurzen wiſſenſchaftlichen Ausflug zu machen, ſtieß auf der Rückkehr auf ein fremdes Schiff und der Eſſex ſtach ſogleich in See, um es zu verfolgen. Aber ein mehrtägiger Kreuzzug zeigte ſich unergiebig und das Schiff ſteuerte fortwährend zwiſchen den Inſeln, in der Hoffnung auf etwas zu ſtoßen.

Ein Verſuch, durch dieſelben an das Feſtland zu kommen, wurde durch die Leichtigkeit der Winde und die Stärke der weſtlichen Strömung vereitelt; am 25. Mai war der Eſſex noch in der Nachbarſchaft von Charles Inſel.

Am 28. Nachmittags jedoch entdeckte man ein Schiff nach vornen aus und eine allgemeine Jagd begann, da die Policy, der Montezuma und der Barclay im Geleite waren. Bei Sonnenuntergang ſah man den Fremden von dem Deck der Fregatte aus. Am nächſten Morgen, als man die Schiffe gehörig vertheilt hatte, wurde die Jagd lebhaft fortgeſetzt und nach einigem Manövriren kam ihm der Eſſex an die Seite und nahm den britiſchen Wallfiſchfänger Atlantic, von 355 Tonnen, 24 Mann und 8 achtzehnpfündigen Caronaden. Das Schiff war jedoch für 20 Kanonen gemacht.

Während man den Atlantic jagte, wurde ein anderes fremdes Schiff entdeckt, verfolgt und im Laufe der Nacht weggenommen. Dieſes Schiff war der Greenwich, von

338 Tonnen, 10 Kanonen und 25 Mann. Beide Schiffe hatten Markebriefe und da ſie ſehr ſchnell ſegelten, waren ſie dem ſtillen Meere ſehr gefährlich. Als der Eſſex dieſe Schiffe nahm, waren alle Offiziere, den Capitain ausgenommen, der Caplan, der Schreiber des Capitains und der Steuermann in Booten oder an Bord der Priſen fern; man hatte jene in das Meer gelaſſen, um bei dem laſſen Wind zu jagen und ſich dann vom Montezuma aufnehmen zu laſſen, wenn der Wind die Fregatte treffen ſollte.

Da Capitain Porter jetzt 4 große Priſen, außer der Georgiana und dem Barclay, bei ſich hatte, wurde es nothwendig, ſelbſt den Marineoffizier, Lieutenant Gamble, mit dem Commando einer derſelben zu beauftragen, worauf er den Curs nach Tumbez, auf dem Feſtlande, einſchlug, wo er am 19. Juni vor Anker ging. Die Schiffe blieben hier bis zum Morgen des 24., wo man 3 Schiffe entdeckte, die auf die Bucht anhielten. Sobald ſie ſich auf 2 Stunden genähert hatten, wendete das erſte Schiff zu und ſchickte ein Boot herein, an deſſen Bord ſich Downes befand. Durch ſeine Ankunft erhielt man Nachrichten von den Bewegungen der Georgiana.

Downes hatte, als er in der Nähe der James Inſel kreuzte, die britiſchen Wallfiſchfänger Catharina, von 270 Tonnen, 8 Kanonen und 29 Mann, und Roſe, von 220 Tonnen, 8 Kanonen und 21 Mann, weggenommen. Dieſe beiden Schiffe hatten keinen Widerſtand geleiſtet;

ihre Maſters waren nämlich an Bord der Georgiana gekommen, ohne eine Ahnung von ihrem Charakter zu haben. Nachdem Downes ſeine Priſen bemannt hatte, blieben ihm nur noch 30 Mann und Knaben an Bord der Georgiana übrig, als er einen dritten Wallfiſchfänger, den Hektor, ein Schiff von 270 Tonnen, 25 Mann und 11 Kanonen, jagte und wegnahm. Zu dieſer Zeit hatte Downes auch 50 Gefangene, welche er größtentheils in Eiſen legen mußte, ehe er den Hektor angriff. *)

Als man den Hektor praien konnte, erhielt er Befehl, ſeine Flagge zu ſtreichen; er weigerte ſich jedoch und die Georgiana eröffnete das Feuer gegen ihn. Ein heftiges Kleintreffen folgte, worauf der Hektor mit dem Verluſte ſeines Hauptmaſtes ſtrich; ein großer Theil ſeiner Takelage war weggeſchoſſen worden. Auch hatte er 2 Todte und 6 Verwundete.

Downes bemannte den Hektor, worauf der Georgiana nur 10 Mann übrig blieben; die Verwundeten eingerechnet, hatte er 73 Gefangene. Da die Roſe ein träges, ſchweres Schiff war, warf er ihre Kanonen, ſo wie ihre Fracht über Bord, nahm das Wort der Gefangenen und

*) Als die Georgiana in der Nacht an den Hektor anlegte, glaubte man, er ſei ein ſpaniſcher Kreuzer und die Gefangenen erboten ſich alle, bis auf den letzten Mann, ihn züchtigen zu helfen. Ihre Dienſte wurden natürlich abgelehnt; aber ſie hatten gewiß den redlichſten Willen. Es zeigt dieſer Umſtand, daß die engliſchen und amerikaniſchen Seeleute in gewiſſen Punkten ganz gleich fühlen.

überließ ihnen das Schiff unter der Bedingung, daß ſie auf St. Helena losſteuerten. Als dieſe Abkunft getroffen war, ging er ſofort nach Tumbez unter Segel, um zu dem Eſſex zu ſtoßen.

Dieſe kleine Flotte beſtand nun aus 9 Schiffen und es bot ſich Gelegenheit, neue Einrichtungen zu treffen. Da der Atlantic faſt um 100 Tonnen größer war als die Georgiana, auch ſchneller ſegelte und überhaupt alle weſentlichen Eigenſchaften eines Kreuzers in höherm Grade beſaß, wurde er Downes und ſeiner Mannſchaft überlaſſen. Man brachte 20 Kanonen in dieſe neue Kriegsſloop, taufte ſie Eſſex Junior und beſetzte ſie mit 60 Mann. Der Greenwich wurde in ein Vorrath-Schiff verwandelt und an Bord deſſelben alle Vorräthe geſchickt, welche auf den andern Schiffen gefunden wurden. Er erhielt 20 Kanonen, obgleich ſeine Mannſchaft kaum hinreichte, ihn zu bedienen.

Am 30. ging die Flotte unter Segel, der Eſſex und der Eſſex Junior in Geſellſchaft, während auf dem letztern alle Zimmerleute thätig waren. Am 4. Juli wurde eine allgemeine Salve abgefeuert, vorzüglich mit feindlichem Geſchütz und Munition. Am 9. trennte ſich der Eſſex Junior, welcher nebſt dem Hektor, der Catharina, Policy und Montezuma, Priſen, und dem Barclay, einem weggenommenen Schiff, unter Convoy nach Valparaiſo gehen ſollte.

Als dieſe Schiffe ſich entfernt hatten, ſteuerten der

Eſſex, Greenwich und die Georgiana weſtwärts, in der Abſicht, unter die Gallipagos zu gehen. Am 13. wurden 3 Schiffe vor Banks' Bai, alle im Wind und bedeutend getrennt, erblickt. Der Eſſex machte auf das in der Mitte Jagd, das ſich leewärts anließ; der Greenwich und die Georgiana blieben weit nach hinten und windwärts. Während die Fregatte ſo von ihren Priſen getrennt war, wendete einer der Fremden im Wind und bemühte ſich, jenen abzuſchneiden, der Greenwich hielt aber zu, nahm einen Theil der Mannſchaft der Georgiana an Bord und ſegelte kühn auf den Gegner los, während der Eſſex ſeine Jagd fortſetzte und das Schiff auch bald nahm. Es war der engliſche Wallfiſchfänger, Charlton, von 274 Tonnen, 10 Kanonen und 21 Mann. Man bemannte es und die Fregatte hohlte ſogleich ihren Wind auf.

Die Gefangenen ſagten aus, das größte der fremden Schiffe ſei der Sewingapatnam, von 357 Tonnen, 14 Kanonen und faſt 40 Mann; das kleinſte, der Neuſeeländer, von 259 Tonnen, 8 Kanonen und 23 Mann. Der Sevingapatnam war als Kreuzer gebaut worden und wahrſcheinlich das Schiff im Weſten von Cap Horn, welches für den amerikaniſchen Handel am gefährlichſten war. Capitain Porter fühlte daher eine entſprechende Begierde, ſich deſſelben zu bemächtigen und freute ſich ſehr der kühnen Weiſe, wie der Greenwich ſich ihm entgegen warf. Dieſes Schiff ſtand unter dem Befehle eines ſehr jungen Offiziers, aber dieſem ſtand der Rath eines damals ſusp

dirten Seelieutenants zur Seite, der ſich bei dieſer Gelegenheit ſehr brav und tapfer benahm. Der Eſſex war weit leewärts, als der Greenwich ſich dem Sewingapatnam näherte, und ihn zum Kampfe zwang; das engliſche Schiff ſtrich nach einigen vollen Lagen.

Bald aber und ehe man Beſitz von ihm nehmen konnte, machte es einen Verſuch, zu entſchlüpfen, indem es windwärts ging; der Greenwich ließ aber nicht von ſeiner Beute, hielt auf des Feindes Windvierung, und ließ ſein Feuer ſo lebhaft ſpielen, als die geringe Mannſchaft an ſeinem Bord erlaubte. Da der Eſſex raſch heran kam, gab der Sevingapatnam endlich den Verſuch auf, lief zu der Fregatte ab und unterwarf ſich wieder.

In dieſem Treffen, ſo wie in dem der Boote und bei der Wegnahme des Hektor durch die Georgiana verdienten die Offiziere und Leute wegen ihres Muthes und ihrer Unerſchrockenheit das höchſte Lob. Nachdem der Greenwich die Leute aus der Georgiana an Bord genommen, hatte er wahrſcheinlich nicht mehr als 25 Mann auf den Poſten, und der Sevingapatnam war ein verlaſſenes Schiff. Der Neuſeeländer wurde ohne alle Mühe genommen.

Der Sevingapatnam hatte eine Priſe gemacht, da ſein Maſter ſeine Aufmerkſamkeit mehr auf das Kreuzen, als auf den Wallfiſchfang wendete. Bei der Unterſuchung ergab ſich jedoch, daß er dieſes Verfahren in Erwartung einer Commiſſion eingeſchlagen hatte, und vorerſt ohne

eine ſolche geſegelt war. Als dieſer Umſtand feſtgeſtellt war, ließ Capitain Porter den Maſter in Eiſen ſchlagen und ſchickte ihn ſpäter nach Amerika, um ſeine Strafe zu erhalten *). Capitain Porter übergab ſeine Gefangenen, die ihm ſehr läſtig wurden, dem Charlton, und ließ ſie auf ihr Wort nach Rio Janeiro gehen. Dann nahm er die Kanonen aus dem Neuſeeländer und ließ ſie in den Sevingapatnam bringen, wodurch dieſer mit 22 Kanonen ausgerüſtet ward, obgleich ſeine Leute, wie es bei dem Greenwich der Fall war, kaum zu ſeiner Bedienung hinreichten.

An 25. Juli ging die Georgiana mit einer vollen Ladung Oel nach Amerika ab. Um ſie zu bemannen, prüfte man die Geſinnungen der Leute, deren Dienſtzeit faſt verſtrichen war, und fand, daß nur wenig geneigt waren, von dieſer Gelegenheit Nutzen zu ziehen. Nach der Trennung der Schiffe ſegelte der Eſſex, der Greenwich, Sevingapatnam und Neuſeeländer der Albemarle-Inſel zu.

Am 28. Morgens wurde ein fremdes Segel bemerkt; es hatte aber eine ſtarke Bö, und da die Fregatte ohne Wind war, konnte ſie nicht folgen. Als aber der Wind kam, wendete der Eſſex ſich ſo, daß er den Fremden abſchnitt; am nächſten Morgen ſah man ihn bereits vom

*) Caper ohne Markebriefe werden als Seeräuber betrachtet.
Ueberſetzer

Maſtkorb wieder, wie er gegen den Backen des Eſſex in einer Bogenlinie ſtand. Da der Wind leicht war, nahm man jetzt ſeine Zuflucht zu Drags *), und das Schiff kam bis auf vier Meilen von dem Fremden, in dem man ſofort einen feindlichen Wallfiſchfänger erkannte. Er wurde unruhig, ſchickte ſeine Boote nach vornen zum Tauen, worauf Capitain Porter einige große Boote mit guten Schützen ausſetzte, und ihnen befahl, vor dem gejagten Schiffe Poſition zu nehmen und auf ſeine Boote abzuhalten, in keinem Falle aber zu entern. Lieutenant M'Knight, der die Boote befehligte, entſprach dieſem Auftrag trefflich, obgleich die Boote große Schwierigkeiten hatten, ihre Stellung auf Flintenſchußweite zu behaupten, da der Feind auf ſeine Back zwei Kanonen genommen hatte und ein lebhaftes Traubenfeuer unterhielt.

Um 4 Uhr Nachmittags waren die Schiffe nur noch eine Stunde getrennt, uud der Wind war läſſig, daher Capitain Porter die Boote in das Waſſer ſetzen ließ, um den Fremden zu entern. Als man nahe kam, begann der Feind zu feuern, ſtrich aber bald, als er die Ordnung und das ſtäte Anrücken der Amerikaner ſah. Die Boote waren im Begriff, Beſitz zu nehmen, als ein Windſtrom aus Oſten plötzlich das engliſche Schiff traf; es hohlte dicht bei dem Winde an, zog ſeine Flagge wieder auf;

*) Dreieckige Ruder von Leinwand, eine Erfindung des Capitain Porter.

feuerte auf die beiden Boote, als es ganz nahe an ihnen vorbei kam, und enteilte raſch nordwärts. Die Amerikaner ſuchten zu folgen, aber die Sonne ging unter, ehe der Eſſex in den Wind kam, und er mußte, da er die Boote in der Dunkelheit nicht verlaſſen wollte, um 9 Uhr Abends zuwenden und ſie einnehmen. Am nächſten Morgen war das gejagte Schiff verſchwunden.

Dieſes war das erſte Beiſpiel, daß der Eſſex ſeit ſeinem Aufenthalte in dem ſtillen Meere ein gejagtes Schiff unfreiwillig aufgab. Man war ſehr mißvergnügt darüber, obgleich die Flucht des Feindes einem jener Begebniſſe zuzuſchreiben war, welche im Sommer ſo gewöhnlich ſind, wo das eine Schiff ohne einen Lufthauch daſteht, während das andere, das ihm ganz nahe iſt, einen guten Wind hat.

Am 4. Auguſt liefen die Schiffe in der St. James'-Inſel ein und warfen Anker. Hier machte Capitain Porter die wichtige Entdeckung, daß ein großer Theil ſeines Pulvers bei der Fahrt um Cap Horn beſchädigt worden war. Glücklicherweiſe war auf dem Sevingapatnam ein guter Vorrath; dieſes Schiff wurde aber wehrlos, indem man es deſſen beraubte.

Am 22. Auguſt ſteuerten die Schiffe auf Banks'-Bai los, wo die Priſen verteut wurden, und der Eſſex allein am 24. einen kurzen Kreuzzug antrat.

Capitain Porter ſteuerte ohne allen Erfolg zwiſchen den Inſeln hin, bis er am 15. September ein Sch

bemerkte, das augenſcheinlich weit nach Süden und windwärts einen Beileger machte. Um Mittag waren die Schiffe einander ſo nahe, daß man in dem Fremden einen Wallfiſchfänger erkannte, der im Begriffe war, zu harpuniren. Er trieb ſichtbar raſch auf die Fregatte an.

Um 1 Uhr Nachmittags, als die Schiffe vier Meilen von einander waren, ließ der Fremde von den Wallfiſchen ab und ging mit vollen Segeln windwärts. Da es jetzt augenfällig war, daß er flüchten wollte, warf der Eſſex die Maske ab und verfolgte ihn mit Allem, was die Raaen tragen wollten. Um 4 Uhr Nachmittags hatte der Eſſex den Fremden im Bereich ſeiner Kanonen, und brachte ihn mit dem erſten wohlgezielten Schuß auf ſeine Lee. Das Schiff war der Sir Andrew Hammond von 301 Tonnen, 12 Kanonen und 31 Mann. Es ergab ſich, daß es das oben erwähnte entwiſchte Schiff war. Glücklicherweiſe hatte die Brigg einen ſchönen Vorrath trefflichen Fleiſches, Brodtes, Holzes und Waſſers, und der Eſſex nahm heraus, was er in ſo hohem Grade bedurfte. Er kehrte mit der Priſe nach Banks'-Bai zurück, wo bald darauf der Eſſex Junior, von Valparaiſo kommend, zu ihm ſtieß.

Durch dieſen erfuhr Capitain Porter, daß mehrere mächtige Schiffe des Feindes unter Segel wären, um ihn zu verfolgen, und da er zu dieſer Zeit faſt alle engliſche Wallfiſchfänger weggenommen, von denen er Kunde

erhalten hatte, beſchloß er, auf die Marqueſas loszuſteuern, um ſeine Schiffe auszubeſſern und ſich zur Rückkehr nach Amerika anzuſchicken. Zu dieſem Entſchluſſe drängte auch der Umſtand, daß die Regierung von Chili, wie Downes berichtete, den Vereinigten Staaten nicht mehr gewogen ſchien, ſondern ſich zu den Engländern hinneigte.

Eilftes Kapitel.

Wichtige Dienſte des Eſſex. — Begebniſſe auf der Inſel Nooaheevah. — Kampf zwiſchen der Phöbe und dem Eſſex. — Uebereinkunft zwiſchen Capitain Porter und Capitain Hillgar. — Kritiſche Lage Gamble's und der Seinen.

Am 23. October entdeckte man von dem Maſtkorbe des Eſſex die Marqueſas, und nachdem man einige Tage zwiſchen den Inſeln hingeſegelt war, führte Capitain Porter ſein Schiff in die ſchöne Bucht von Nooaheevah und warf ſein Anker. Der Eſſex Junior ſtieß hier bald zu ihm, denn dieſes Schiff hatte, nachdem es ſich ſeiner Stärke bewußt geworden, auf eigene Hand zu kreuzen fortgefahren.

Die Lage des Eſſex war in dieſem Augenblicke merkwürdig genug, um ihr einige Zeilen zu weihen. Er war das erſte amerikaniſche Schiff, das eine Kriegsflagge um das Cap der guten Hoffnung führte, und nun war es das erſte, das ſie in dieſen fernen Ocean brachte. Meh-

als 10,000 Meilen von Haus, ohne Colonien, Stationen, oder auch nur einen wirklich befreundeten Schutzhafen, mit knappen Vorräthen, ohne Geleitung, und auch ſonſt ohne die nöthigen Mittel der Subſiſtenz, war er kühn in dieſe ferne Gegend geſegelt, wo er durch ſeine eigene Thatkraft Alles gefunden hatte, was er bedurfte; und nachdem er die feindlichen Meere durchſegelt, legte er jetzt an dieſer wenig beſuchten Inſel mit der Sicherheit eines Schiffes an, das zu Haus iſt. Man iſt es dieſem Offizier, der dieſen Plan ſo klug erdachte und ſo kühn verfolgte, ſchuldig, hinzuzufügen, daß ſein Muth, ſeine Feſtigkeit und Geſchicklichkeit einen entſchloſſenen, erfindungsreichen und hochherzigen Charakter andeutete, Eigenſchaften, ohne die es keinen Seeoffizier giebt.

Die dem Staate geleiſteten Dienſte betreffend, ſo hat der Eſſex vor allem die amerikaniſchen Schiffe in dem ſtillen Meere geſchützt; wäre er nicht dort erſchienen, ſo mußten ſie alle in die Hände des Feindes fallen. Aber der wirkliche Schaden, welchen er dem engliſchen Handel beibrachte, war bei weitem nicht ſo unbedeutend.

Der Eſſex hatte nun gegen 4000 Tonnen Schiffslaſt genommen, beinahe 400 Gefangene gemacht und in dieſem Theile der Welt die engliſchen Fiſchereien im wörtlichen Sinne zerſtört. Im October 1812 war er allein, mit Proviant für 6 Monate und den gewöhnlichen Vorräthen an Bord, von Amerika abgeſegelt, und im October 1813 lag er in vollkommener Sicherheit an einer Inſel des

ſtillen Meeres, ehrenvoll geleitet, von Priſen umgeben und im Beſitze aller der Mittel, die nothwendig ſind, von einer Fregatte dieſer Art Nutzen zu ziehen. Im Fortgange aller ſeiner Bewegungen ſehen wir den Zweck, dem Feinde zu ſchaden und den Charakter des Eſſex als ein thätiges, gut eingerichtetes und ſtolzes Kriegsſchiff aufrecht zu erhalten.

In der Geſchichte dieſes ungewöhnlichen Kreuzzuges verdient noch bemerkt zu werden, daß, als der Eſſex ſich den Marqueſas zuerſt näherte und auf das Land abhielt, ein Boot mit drei weißen Männern herauskam, deren einer John Manry, ein amerikaniſcher Seecadet war, den der Maſter eines amerikaniſchen Handelsſchiffes, der ſelbſt wirklicher Lieutenant war, zurückgelaſſen hatte, um Sandelholz zu ſammeln, während er ſelbſt nach China ging. Da man vernahm, daß der Krieg die Rückkehr des Schiffes hindern könne, wurden dieſe Leute an Bord der Fregatte aufgenommen.

Die Inſel Nooaheevah, wo Capitain Porter ſeine Vorräthe an das Land brachte, war von Thälern durchſchnitten und verſchiedene Stämme hatten dieſe inne und bildeten geſonderte Gemeinden, welche ſich nicht ſelten bekämpften und dieſes kleine ferne Stückchen Land zu einem Abbild der Leidenſchaften und Kämpfe der Welt im Großen machten. In Folge der genauen Bekanntſchaft des Capitains Porter mit den Einwohnern des Thales, in welches der Zufall ihn geworfen hatte, ſah er ſich ge-

nöthigt, an dieſen Streitigkeiten Theil zu nehmen, da die Feinde ſeiner Alliirten ihn gleichfalls feindlich zu behandeln anfingen. Nach einigen fruchtloſen Verhandlungen wurde eine Abtheilung gegen den feindlichen Stamm geſendet und mehrere Scharmützel fanden ſtatt, in welchen die Matroſen und Seeſoldaten natürlich Sieger blieben, obgleich der Widerſtand bedeutend war. Dieſer Sieg beruhigte die Inſel und Capitain Porter blieb die übrige Zeit ſeines Aufenthaltes hier unbeläſtigt.

Es iſt bemerkt worden, daß der Eſſex am Ende des Octobers die Marqueſas erreichte; ſchon früh im December war er wieder bereit, in See zu ſtechen. In dem Laufe des Novembers wurde der Neuſeeländer mit dem Oele der andern Priſen befrachtet und unter dem Befehle eines Maſters Maat nach Amerika geſchickt. *) Kurz darauf wurde auf einem kleinen kegelförmigen Hügel, nahe dem Meere, ein Fort gebaut, an welches man den Sevingapatnam, den Sir Andrew Hammond und den Greenwich heran brachte und dicht unter ſeinen Kanonen vor Anker legte. Den Befehl über dieſes Fort erhielt Lieutenant John M. Gamble, von der Marine, ein tapferer und verſtändiger junger Offizier; er hatte zwei Cadetten und 21 Mann unter ſich, welche ſich freiwillig erboten, während des folgenden Kreuzzugs des Eſſex auf der Inſel

*) Die Georgiana und der Neuſeeländer wurden an der amerikaniſchen Küſte wieder weggenommen.

zu bleiben. Man hatte dabei die Abſicht, ſich einen künftigen Zufluchtsort zu bereiten, da man jetzt glaubte, es ſeien keine Wallfiſchfänger mehr zur See, und der Eſſex ging in der Hoffnung ab, eine der Fregatten zu treffen, welche, wie man wußte, in das ſtille Meer geſchickt worden waren, um ihn zu verfolgen.

Der Eſſex und der Eſſex Junior verließen am 12. December 1813 den Hafen von Nooaheevah und gingen der Küſte Südamerikas entgegen, die ſie früh im Januar erreichten. Die Schiffe nahmen zu San Maria Waſſer ein, ſahen Conception und gingen nach Valparaiſo. Bis zu dieſer Zeit war nicht ein Dollar aufgenommen worden, um die Ausgaben der Fregatte zu beſtreiten. Der Feind hatte Mundvorrath, Segel, Taue, Medicamente, Kanonen, Anker u. ſ. w. geliefert. Das in dem Nocton gefundene Geld hatte ſogar Mittel geboten, Offizieren und Mannſchaft einen Theil des Soldes zu zahlen. So weit war der Kreuzzug ſehr nützlich geweſen, als er ein Beiſpiel bot, wie ſehr es von der Anſicht eines Schiffscommandanten abhänge, die höhern Staatszwecke im Auge zu behalten und doch ſelbſt für das Kleinſte Sorge zu tragen. Der Eſſex hatte ſeine Laufbahn ehrenvoll geſchloſſen, wenn er einen Sieg über ein Schiff von gleicher Größe davon trug. Vielleicht iſt es ein höheres Lob für die Offiziere und Mannſchaft dieſer merkwürdigen kleinen Fregatte, wenn wir hinzuſetzen, daß ſie, als ihr Wind ſie zuletzt

zu verlaſſen ſchien, in der Art, wie ſie mit dem Mißgeſchick kämpften, ſich am glänzendſten zeigten.

Man bemerkte ſofort nach der Ankunft zu Valparaiſo, daß die Regierung von Chili, wie Downes bereits berichtete, ihre Politik gänzlich geändert hatte und bei jeder Gelegenheit die Intereſſen der engliſchen Nation bevorzugte und die der Amerikaner zurückſetzte. Ohne dieſen Umſtand ſehr zu beachten, beſchloß Capitain Porter, in oder vor dem Hafen zu bleiben und die Phöbe, 39 Kanonen, Capitain Hillgar, eines der Schiffe zu erwarten, welche den Eſſex aufſuchen ſollten, denn man nahm an, daß der Befehlshaber der Phöbe nicht verfehlen würde, ihn früher hier aufzuſuchen. Man hatte auch Ausſicht, engliſche Kauffahrteiſchiffe, die hier anlegten, zu kapern.

Die Phöbe kam, wie es erwartet worden; ſie war aber nicht allein, ſondern hatte den Cherub, 20 Kanonen, Capitain Tucker, zum Begleiter. Als dieſe Schiffe erſchienen, kreuzte der Eſſex Junior vor dem Hafen; er ging herein und legte ſich vor Anker. Da die Phöbe allein ein ſtärkeres Schiff war, als der Eſſex, ſo wurde durch ſeinen Begleiter ein Kampf zwiſchen den vier Schiffen ein Wagniß, an welches nicht zu denken war. Capitain Porter, der Gelegenheit hatte, die Ausrüſtung der engliſchen Schiffe genau zu beachten, berichtet in ſeiner amtlichen Sachdarlegung an die Regierung, die Phöbe habe 30 lange achtzehn Pfündner, 16 zwei und dreißig

pfündige Caronaden, 1 Haubitze und 6 Dreipfündner oben gehabt. Dies war eine übergroße Ausrüſtung für ein Schiff dieſer Claſſe; aber ſie hatte wahrſcheinlich noch Extrageſchütz eingenommen, da ſie den Eſſex zu treffen hoffte. Die Mannſchaft ſoll aus 320 Seelen beſtanden haben.

Der Cherub, 20 Kanonen, hatte 18 zwei und dreißig pfündige Caronaden unten, 8 vier und zwanzig pfündige Caronaden und 2 lange Neunpfündner oben, zuſammen alſo 28 Kanonen, und die Mannſchaft zählte 180 Mann und Knaben.

Die amerikaniſche Fregatte hatte in Folge der vielen Priſen, die bemannt worden, einiger Todesfälle, die ſtattgefunden, und der in den Eſſex Junior abgegebenen Mannſchaft nur 255 Seelen, ungeachtet der Verſtärkungen, die ihr durch die Wallfiſchfänger zugegangen waren. Die Stärke des Eſſex Junior war zu unbedeutend, um in einem Kampfe gegen eine ſo ſchwere Fregatte, wie die des Feindes, viel auf ihn rechnen zu können. Er hatte 10 achtzehn pfündige Caronaden und 10 kurze Sechspfündner, nebſt einer Bemannung von 60 Seelen. Seine Kanonen würden in einem Fregatten-Treffen von wenig Nutzen geweſen ſein.

Als die Phöbe herein kam, war der Wind leicht und ſie ging mit allen ihren Leuten auf den Poſten, an dem Eſſex vorüber. Capitain Hillgar praiete und erkundigte ſich nach dem Befinden des Capitains Porter. Nach der

gewöhnlichen Antwort ſagte dieſer dem engliſchen Offizier, wenn die Schiffe aufeinander ſtießen, müſſe dies große Verwirrung zur Folge haben und er könne für die Folgen nicht verantwortlich ſein. Capitain Hillgar bemerkte jetzt, er beabſichtige keinen Angriff, obgleich die Art, wie dieſe Aeuſſerung fiel, den Argwohn des amerikaniſchen Offiziers nicht zu beſeitigen ſchien. Während ſich die zwei Schiffe und ihre Mannſchaft in dieſer neuen Lage befanden, wurde die Phöbe plötzlich back genommen und ihre Backen ſpielten gerade auf den Eſſex ab. Capitain Porter rief ſogleich ſeine Borders weg und einige Minuten war jede Ausſicht zu einem Kampfe in einem neutralen Hafen vorhanden.

An Bord der Phöbe ſoll große Verwirrung geweſen ſein und ihr Befehlshaber betheuerte ernſtlich, er beabſichtige keine Feindſeligkeiten, während er ſeine Raaen ſo ſtellte, daß er ſie ſpiegelbords auf ſein Schiff bekam. Als ſie abfiel, kam der Klüberbaum der Phöbe über das Deck des Eſſex und ſie lag einige Zeit mit ihren Backen der vollen Lage der amerikaniſchen Fregatte blosgeſtellt und mit dem Spiegel gegen den des Eſſex Junior gewendet. Capitain Porter wollte von dieſem Vortheile keinen Nutzen ziehen und die Phöbe brachte ſich wieder aus dieſer ſchlimmen Lage, wo ſie, wie Niemand in Abrede ſtellte, der Gnade des Feindes preisgegeben war. Es iſt keine Frage, daß dies außerordentliche Begebniß das amerikaniſche Schiff vollſtändig gerechtfertigt hätte,

wenn es von ſeinen Vertheidigungsmitteln Gebrauch gemacht hätte *).

Nachdem das engliſche Schiff einige Vorräthe eingenommen hatte, verließ es den Hafen und kreuzte ſechs Wochen vor Valparaiſo. Während dieſer Zeit machte der Eſſex mehrere Verſuche, mit der Phöbe allein anzubinden, indem er ſie zuweilen allein mit dem Eſſex Junior in Geſellſchaft, manchmal ohne dieſen, aber mit ſeiner Mannſchaft an Bord, angriff. Capitain Porter überzeugte ſich zu ſeiner Freude, daß er beide feindliche Schiffe zu überſegeln im Stande ſei, aber ſein Zweck war nicht, der Phöbe zu entſchlüpfen, ſondern ſie zu kapern, was er wohl für möglich hielt, wenn er nahe an ſie heran kommen konnte, ohne daß ihr Gefährte ſich darein miſchte.

Am 27. Februar, als der Cherub faſt eine Stunde todt leewärts von ihm ſtand, lief die Phöbe dicht an, hielt vom Hafen ab, hiſſte eine Mottoflagge auf und feuerte eine Kanone windwärts, worauf der Eſſex ſogleich unter Segel ging, aus dem Hafen hielt und der Luvkanone des Feindes antwortete.

Bei dieſer Gelegenheit kamen ſich die Schiffe auf

---

*) Nach Allem, was damals und ſpäter ſich ergab, ſcheinen die Offiziere des Eſſex der allgemeinen Anſicht geweſen zu ſein, daß Capitain Hillgar beſtimmte Befehle gehabt habe, das amerikaniſche Schiff zu kapern, ohne auf die Neutralität der ſüdamerikaniſchen Höfe Rückſicht zu nehmen.

Kanonenſchußweite an einander und die amerikaniſche Fregatte eröffnete ihr Feuer, als die Phöbe niederhielt und zu ihrem Gefährten ſtieß. Dieſes Benehmen mißfiel den Offizieren des Eſſex in hohem Grade, denn ſie ſchloſſen richtig, wenn es die Abſicht des Feindes nicht geweſen wäre, allein zu kämpfen, ſo hätte er dieſe Ausforderung nicht machen dürfen. Alle dieſe Umſtände zuſammengenommen, kann es keine Frage ſein, daß Capitain Hillgar beſtimmten Befehl gehabt habe, den Eſſex nicht allein anzugreifen, wenn dies möglich wäre. Da er als ein tüchtiger und mannhafter Offizier bekannt war, iſt es nicht leicht, ſein Verfahren anders zu erklären. Seine Ausforderung war ohne Zweifel nichts anderes als eine Kriegsliſt, um den Eſſex in ſeine Gewalt zu bekommen, denn Demonſtrationen dieſer Art ſind den ſtrengen Geſetzen nicht unterworfen, welche beſtimmtere Ausforderungen zum Kampfe reguliren *).

Capitain Porter, der erfahren hatte, daß mehrere andere feindliche Kreuzer bald zu erwarten ſeien, beſchloß bei der erſten Gelegenheit in See zu ſtechen und indem er die Phöbe und den Cherub von der Küſte abführte, den Eſſex Junior folgen zu laſſen.

---

*) Einige Erläuterungen fanden zwiſchen den Schiffen ſtatt und die engliſchen Offiziere behaupteten, der Schuß windwärts ſei ein Signal für den Cherub geweſen. Dies iſt möglich; doch iſt kaum zu zweifeln, daß Capitain Hillgar nicht allein angreifen durfte. Zwei Jahre früher hätte der Cherub allein den Eſſex angegriffen!

Am 27. März gedieh dieſer Plan zur Reife und ſchon am nächſten Tage, bei einem friſchen aus Süden blaſenden Winde, riß der Backbord=Anker des Eſſex und der andere Anker trieb gerade aus in See. Der Hafen von Valparaiſo öffnet ſich nach Norden und wird von einer Landſpitze auf der Weſtſeite und einer Bucht, die ſich ſüdlich hineinwendet, gebildet; da ſich die Küſte wieder nordöſtlich dreht, ſo bietet er den nöthigen Schutz. Als am 28. März der erwähnte Vorfall ſtatt hatte, waren die feindlichen Schiffe nicht weit ab von der Landſpitze, aber doch fern genug, um den Eſſex, indem er ſich dicht am Land hielt, windwärts kommen zu laſſen. Die Engelsſpitze iſt jedoch ſehr ſchwierig zu umſegeln und die meiſten Schiffe halten es für klug zu reefen, ehe ſie um dieſelbe gehen, da die Windſtöße hier häufig und ungeſtüm ſind.

Da keine Zeit zu verlieren war, ſetzte der Eſſex die Segel bei, bis Capitain Porter, als er dem Feind näher kam, ſeine Oberſegel umnahm, dicht beim Wind anhohlte und indem er ſich luv hielt, hinauszukommen ſuchte. Eine kurze Zeit war das beſte zu hoffen und es iſt kaum ein Zweifel, daß das Schiff klar gegangen wäre, hätte ein Windſtoß nicht die große Stange weggeriſſen und mehrere Mann in die See geſchleudert, die alle ertranken. Es blieb alſo nichts übrig, als wieder in den Hafen zu laufen oder mit beiden Schiffen des Feindes unter dem doppelten Nachtheil zu fechten, wel=

cher aus deſſen Stärke und dem durch den Wind verurſachten Schaden herrührte.

Capitain Porter fand es in ſeiner jetzigen Lage nicht möglich, an ſeinen früheren Ankerplatz zurückzukehren, ohne auf den Feind zu ſtoßen, er hielt alſo durch den Eingang des Hafens auf der Nordoſtſeite ab und ließ hier, drei Meilen von der Stadt und anderthalb Meilen von dem durch ein Gehölz verborgenen Caſtel Viego, eine halbe Meile von einer Batterie, die eine vierundzwanzigpfündige Kanone hatte, und einen Piſtolenſchuß von der Küſte Anker werfen. Ungeachtet dieſer Stellung fuhr der Feind fort ſich zu nähern und die Mottoflaggen und Göſch, die er ſetzte, machten es augenfällig, daß er ernſtlich geſonnen ſei, das Treffen zu beginnen.

Der Eſſex wurde alſo zum Kampfe klar gemacht und verſuchte einen Spring auf ſeinem Tau zu bekommen, er war aber mit dieſem wichtigen Manöver nicht zu Stande gekommen, als die Phöbe, die eine günſtige Stellung von hinten aus genommen hatte, um 4 Uhr Nachmittags auf lange Schußweite das Feuer eröffnete. Zugleich begann der Cherub das Treffen krahnbalksweiſe an Steuerbord. Die Phöbe hatte den doppelten Vortheil der Stellung und langer Kanonen, daher ihr Feuer ſehr verderblich ward, während die Kanonen des Eſſex ſie kaum erreichten. Der Cherub trifftete aber bald ab, worauf er leewärts nieder lief und das Treffen in einer faſt gleichen Stellung, wie die Phöbe begann. Drei lange

Zwölfpfündner wurden hinten herausgebracht und ſie ſpielten ſo wirkſam auf den Feind, daß nach einer halben Stunde beide Schiffe von dem Land abhielten, um die Schäden gut zu machen. Dieſe wichtige Thatſache, welche die Amerikaner bewahrheiten, iſt durch die Berichte des Feindes ſelbſt hinreichend bekräftigt *).

Während dieſes erſten Angriffs war es dem Eſſex durch die großen Anſtrengungen des Maſters und des Bootsmanns gelungen, nicht weniger als drei Mal Springen auf dem Tau zu bekommen, aber ſie wurden eben ſo oft wieder weggeſchoſſen, ehe ſie wirkten. Das Schiff wurde auch bedeutend beſchädigt und mehrere Mann getödtet und verwundet. Bei allen dieſen unglücklichen Umſtänden, unter welchen die Mannſchaft des Eſſex in den Kampf trat und trotz der überlegenen Macht des Feindes, herrſchte der trefflichſte Geiſt auf dieſem Schiffe, und es war nicht möglich, kaltblütiger und beſonnener zu handeln.

Der Feind verlor nicht viel Zeit mit ſeinen Ausbeſſerungen und beide Schiffe ſtellten ſich jetzt an der Steuerbord-Windvierung des Eſſex auf, wo das letztere Schiff nicht im Stande war, ihnen eine einzige Kugel zuzuſenden, da ſie zu weit waren, um von Caronaden erreicht

*) Man muß es dem engliſchen Befehlshaber zu ſeiner Ehre nachrühmen, daß er von dem Treffen einen offenen, redlichen Bericht abſtattete.

werden zu können. Das Feuer der Engländer war ſchrecklich und Capitain Porter hatte keine andere Wahl, als ſich zu ergeben oder niederzulaufen und ſie anzugreifen. Er entſchloß ſich kühn zu dem letztern. Aber der Eſſex hatte jetzt außer dem Verluſt ſeiner Stange mehrere bedeutende Schäden erhalten. Viele Segel und Raaen waren weggeſchoſſen worden, der fliegende Klüber war noch das einzige Segel, das gebraucht werden konnte, um das Schiff von vornen zu wenden; es wurde beigeſetzt, als das Tau geſprengt wurde und das Schiff trieb ab, um die Phöbe zu entern.

Die Vorbramſegel und das Fockſegel wurden nun fallen gelaſſen, obgleich ſie wegen Mangels an Schoten und Halſen faſt unnütz waren. Dennoch trieb der Eſſex nahe genug an den Feind heran, um ihn mit ſeinen Caronaden zu entfernen. Einige Minuten war das Feuer von beiden Seiten fürchterlich und die Mannſchaft des Eſſex bewährte in dieſem Augenblicke der Prüfung ihre Zucht und Mannhaftigkeit in einer Weiſe, welche die hohen Erwartungen, die man von ihr hegte, rechtfertigte, obgleich das Deck mit Todten angefüllt war und das Schlachtverband von Verwundeten wimmelte. Dieſe Arbeit erwies ſich als zu hart für den Cherub, der zum zweiten Mal aufhohlte und nicht mehr nahe genug kam, um ſeine Caronaden zu brauchen, ſondern die übrige Zeit des Treffens das Feuer aus der Ferne mit ſeinen langen Kanonen fortſetzte.

Die Phöbe zeigte ſich nicht geneigt, den Vortheil welchen ihr ihre langen Achtzehnpfündner boten, aufzugeben; als ſie merkte, daß das Feuer des Eſſex leis wurde, trifftete ſie ab, wobei ſie zugleich ihre Kugeln mit ſchleuderte und ſelbſt faſt außer Schußweite die Mannſchaft ihres Gegners niederſtreckte. Zu dieſer Zeit waren mehrere Kanonen des amerikaniſchen Schiffes unbrauchbar gemacht und die ſie bedienende Mannſchaft weggerafft worden. Beſonders eine Kanone bot eine Scene des Blutbades dar, wie man ſie ſelten in einem Seetreffen ſieht, denn nicht weniger als **15** Mann waren um ſie gefallen, nur ihr Offizier kam mit einer leichten Wunde davon.

Dieſes Schauſpiel eines faſt unaufhörlichen Blutbades hatte jetzt an **2** Stunden gedauert und Capitain Porter, da er es unmöglich fand, an den Feind zu kommen, der nach Belieben ſeine Diſtanz nahm, fühlte die Nothwendigkeit, einen raſchen Schritt zu thun, wenn er den Feind verhindern wollte, von ſeinem Schiffe Beſitz zu nehmen.

Der Wind hatte ſich mehr nach Weſten gewendet und er hoffte, den Eſſex an den Strand laufen laſſen zu können, wo er die Mannſchaft an das Land ſetzen und ihn in Brand ſtecken wollte. Einige Minuten ſchien alles dieſen Plan zu begünſtigen und der Eſſex war bis auf einen Flintenſchuß von der Brandung, als der Wind plötzlich von dem Land her wehte und der Vordertheil des Schiffes ſo wendete, daß es einem furchtbaren Feuer

nach der Länge preisgegeben war. Da es aber wieder an die Phöbe heran kam, hegte Capitain Porter ſtets noch Hoffnung, den Feind entern zu können.

In dieſem Augenblicke kam Lieutenant Commodore Downes den Eſſex entlang, um die Befehle ſeines commandirenden Offiziers zu empfangen; er hatte ſich durch das ganze Feuer gedrängt, um dieſen Zweck zu erreichen. Er konnte jedoch nicht von Nutzen werden, denn der Feind hatte wieder Ruder gehoben und weggehalten, worauf Downes, nachdem er zehn Minuten an Bord des Eſſex geweſen, Befehl erhielt, auf ſein Schiff zurückzukehren, es zu vertheidigen oder, im Nothfall, zu vernichten. Er nahm mehrere Verwundete mit und ließ drei ſeiner Leute im Eſſex, um Raum in ſeinem Boote zu gewinnen.

Das Blutbad in dem Eſſex war furchtbar geworden, denn der Feind feuerte mörderiſch und faſt jeder Schuß ging in das Holz; Capitain Porter ließ daher, als letzte Zuflucht, ein Troß an den Pflichtanker befeſtigen und den letztern gehen, um den Vordertheil des Schiffes rundum zu bringen. Man erreichte ſeinen Zweck und die Amerikaner konnten nun wieder eine volle Lage bieten, indem ſie feſt lagen, während der Feind bedeutend beſchädigt, langſam leewärts abtrieb. Selbſt in dieſen verzweifelten Umſtänden glänzte durch dieſen kleinen Vortheil ein Hoffnungsſtrahl, und Capitain Porter begann zu glauben, die Phöbe würde außer Kanonenſchußweite treiben, ehe ſie ſeine Liſt gewahrte, als das Troß riß.

Nun war keine Ausſicht mehr, das Schiff zu retten. Um das Elend zu vollenden, brach Feuer aus; die Flammen wirbelten aus der großen Lucke und aus der Vorlucke, und man glaubte einige Minuten, das Schiff werde verbrennen. Auch eine Pulverexploſion fand, um das Ungemach voll zu machen, unten ſtatt, und Capitain Porter ſagte ſeinen Leuten, jeder möchte, ehe man ſich in die Luft ſprengen ließ, den Verſuch machen, ſchwimmend den Strand zu erreichen.

Viele benutzten dieſe Erlaubniß und manche retteten ſich auf dieſe Art. Die Mehrzahl der Mannſchaft blieb jedoch in dem Schiffe und man begab ſich daran, das Feuer zu löſchen, während das feindliche Feuer ſtets herüber donnerte. Glücklicherweiſe wurde man Herr des Feuers und die wenigen Braven, welche geblieben waren, begaben ſich wieder an die langen Kanonen.

Der Augenblick war nun gekommen, wo Capitain Porter wählen mußte zwiſchen Unterwerfung oder der Vernichtung ſeiner übrigen Mannſchaft. Inmitten dieſes Blutbads war er ſelbſt unverletzt geblieben und ſchien berufen, zu widerſtehen, ſo lange ſeine Kraft dies geſtattete. Aber die Leute, welche noch um ihn waren, baten ihn dringend, ſeiner Verwundeten zu gedenken und er willigte endlich ein, ſeine Offiziere zu ſich zu beſcheiden. Nur Einer, Lieutenant M' Knight, konnte auf der Schanze zu ihm kommen! Der erſte Lieutenant, Wilmer, war von einem Holzſtück über Bord geworfen worden und er=

trunken, während er den Pflichtanker von den Backen holte; der nächſte Lieutenant im Rang, Cowell, war tödtlich verwundet, Lieutenant Ocenheimer war eben von der Schanze in das Meer geworfen worden und kämpfte noch mit den Wellen. Die Berichte von dem Zuſtande des Schiffes waren ſchrecklich. Ein großer Theil der Kanonen war unbrauchbar gemacht, wären auch noch Hände dageweſen, ſie zu bedienen. Alle Schiffsräume lagen voll von Verwundeten; manche waren, als ſie eben unter den Händen des Wundarztes ſich befanden, von Kugeln getroffen worden. Der Zimmermann wurde gerufen und ſagte aus, er allein ſei von allen ſeinen Leuten noch dienſtfähig. Er war an der Seite des Schiffes hinabgegangen, um einige Lecke zu ſtopfen, die durch Kugeln entſtanden waren; die Tragſeile waren ihm abgeſchoſſen worden und er kaum dem Ertrinken entgangen. Kurz, 75 Mann, die Offiziere eingerechnet, waren nur noch dienſtfähig; und der Feind feuerte in vollkommen ſtillem Waſſer mit ſeinen langen Achtzehnpfündnern auf ein faſt widerſtandloſes Schiff faſt ſo ſicher, als ob er nach der Scheibe ſchöſſe. Es war eine gebieteriſche Pflicht geworden, zu ſtreichen; die Flagge wurde alſo nach einem der merkwürdigſten Kämpfe, die man in der Geſchichte der Seekriege finden kann, herabgenommen.

In dieſem blutigen Treffen hatte der Eſſex 58 Todte, die mitgerechnet, welche an ihren Wunden ſtarben, und 66 Verwundete, oder 124 Mann oder faſt die Hälfte der

Mannſchaft, die bei dem Beginn des Treffens an Bord geweſen war. Die Zahl der Vermißten war 31, die wahrſcheinlich meiſtens ertranken, als ſie an das Land ſchwammen, oder durch Unfälle über Bord geſchleudert wurden. Dieſe eingerechnet war der ganze Verluſt 152 Mann, von 255 Mann.

Der Eſſex feuerte, mit wenigen Ausnahmen bei dem Anrücken an den Feind, aus ſeinen langen Zwölfpfündern, denen gegenüber 15 lange Achtzehnpfünder in voller Lage, die langen Kanonen des Cherub, und, eine geraume Zeit wenigſtens, die Caronaden der beiden feindlichen Schiffe ſpielten. Nach Capitain Hillgar's gedruckten Berichten beſtand der Verluſt der Phöbe aus 4 Todten und 7 Verwundeten; der des Cherub aus 4 Todten und 3 Verwundeten. Es iſt durchaus kein Grund vorhanden, dieſen Ausſagen zu mißtrauen, da die amtliche Darlegung des Begebniſſes durch Capitain Hillgar ungemein beſcheiden und billig war. Capitain Tucker, von dem Cherub, wurde verwundet und der erſte Lieutenant der Phöbe getödtet. Den engliſchen Schiffen war übler mitgeſpielt worden, als man unter ſolchen Umſtänden erwarten konnte; die Phöbe hatte nicht weniger als 18 zwölfpfündige Kugeln unter der Waſſerlinie erhalten. Es ſcheint, daß die Glätte des Waſſers die Schüſſe von beiden Seiten ſehr ſicher machte und es iſt nur zu bedauern, daß der Eſſex nicht von dem Beginne des Treffens an unter ſeinen 3 Marsſegeln fechten konnte. Das Treffen dauerte dritthalb

Stunden und jede der langen Kanonen des Eſſex ſoll nicht weniger als 75 Mal in voller Lage abgefeuert worden ſein. Der Feind muß, nach den damals erſchienenen Berichten, nicht weniger als 700 achtzehnpfündige Kugeln auf den Eſſex geworfen haben.

An der Küſte waren Tauſende Zeugen des Kampfes und die Schiffe waren ſämmtlich dem Lande ſo nahe, daß ein Mal viele Achtzehnpfündner der Phöbe auf den Strand ſchlugen. Dieſer Umſtand ſcheint hinreichend feſtgeſtellt und entſcheidet an und für ſich ſchon die Frage wegen der Neutralitätsverletzung Chili's; denn ſelbſt diejenigen, welche behaupten, die Gerichtsbarkeit erſtrecke ſich eigentlich nicht 3 Stunden in das Meer, nehmen die größte Schußweite einer Kanonenkugel oder Bombe ſtatt jener an. Während des Treffens hatte ſich Poinſett, der amerikaniſche Conſul, zu dem Statthalter begeben und den Schutz der Batterien zu Gunſten des Eſſex angeſprochen. Er erhielt die ausweichende Antwort, ein Offizier ſollte, wenn es dem Schiff gelänge, ſeinen alten Ankerplatz wieder zu erreichen, an den britiſchen Commandanten abgeſchickt werden, um ihn zu bitten, ſein Feuer einzuſtellen. Unter allen Umſtänden lehnte der Statthalter es ab, zur Gewalt zu ſchreiten. Dieſes Benehmen läßt nicht zweifeln, daß die engliſchen Offiziere und die Behörden der Stadt im Einverſtändniß waren, und Poinſett nahm die erſte Gelegenheit wahr, das Land zu verlaſſen.

Capitain Hillgar zeigte in der Art, in welcher er ſein Schiff während des Treffens handhabte, und die in jener Zeit ſo ſehr getadelt wurde, ſeemänniſche Kunſt und ſtrenges Pflichtgefühl, obgleich ſeine Lage äußerſt ſchmerzlich geweſen ſein muß, weil er mit dem Eſſex nicht allein unter Umſtänden kämpfen durfte, welche ſich nur durch die ſtrengſten Befehle erklären laſſen.

Capitain Porter trat jetzt in Unterhandlungen mit Capitain Hillgar, dem zufolge der Eſſex Junior in ein Cartelſchiff umgewandelt und ihm ein Paß gegeben wurde, wodurch denn die ganze noch übrige Mannſchaft des Eſſex in die Heimath kam. Von dieſer Uebereinkunft waren jedoch Lieutenant M'Knight, Adams der Caplan und Lyman, eines Maſters Maat, ausgenommen; dieſe drei und mehrere Matroſen waren auf der Stelle gegen einen Theil der Mannſchaft des Sir Andrew Hammond, die an Bord des Eſſex Junior gefangen war, ausgewechſelt worden. Sir M'Knight und Lyman gingen in der Phöbe nach Rio de Janeiro, um wegen der Gefangennehmer Zeugniß abzulegen. Wir werden dieſer zwei Letztgenannten hernach gedenken.

Der Eſſex Junior verließ Valparaiſo kurz nach dieſer Uebereinkunft, und umſegelte Cap Horn ohne Schwierigkeit. Der Saturn razée, Capitain Naſh begleitete ihn bis vor New-York. Dieſer Offizier hatte erſt die Ermächtigung des Capitains Hillgar, den Paß zu geben, unter welchem der Eſſex Junior ſegelte, in Zweifel gezogen

und dieſem Schiffe befohlen, während der Nacht an ſeiner Seite zu bleiben. Capitain Porter ruderte am nächſten Morgen nach einigen Mittheilungen in einem Wallfiſchboote dem Lande zu, von dem er noch 30 Meilen entfernt war; man machte zwar Jagd auf ihn, aber ein Nebel kam ihm zu Hülfe, und er gelangte wohlbehalten nach Long-Island. Es ſcheint jedoch des Capitains Naſh Abſicht nicht geweſen zu ſein, den Eſſex Junior weſtlich zurückzuhalten, wahrſcheinlich glaubte er, eine Liſt ſtecke dahinter, denn als er die Papiere nochmals unterſucht hatte, ließ er das Schiff weiter gehen.

So endigte dieſer kühne, ſeltſame Kreuzzug, deſſen Ende ſich eben ſo unſelig erwies, als der Anfang glücklich geweſen war, obgleich er immer dem Muthe, der Geſchicklichkeit und dem Eifer derer, welche ihn unternahmen, alle Ehre machte. Ehe wir jedoch den Gegenſtand verlaſſen, müſſen wir eine kurze Nachricht von den Schickſalen der Offiziere und Mannſchaft geben, welche zu Novaheevah nebſt den drei Priſen, dem Greenwich, dem Sir Andrew Hammond und dem Sevingapatnam unter den Befehlen des Lieutenants Gamble, von der Marine, zurückgeblieben waren.

Sobald der Eſſex verſchwunden war, begannen die Wilden zu ſtehlen und Unruhe zu zeigen. Gamble war genöthigt, eine Schaar an das Land zu ſetzen und den Eingebornen Gewalt zu zeigen, um mit ihnen fertig zu werden. Glücklicherweiſe erreichte er ſeinen Zweck, ohne

einen Flintenſchuß. Im Februar ertrank einer von Gamble's kleiner Schaar, und ihre Zahl belief ſich jetzt mit den Offizieren auf zwei und zwanzig Seelen. Nicht lange nach dieſem Begebniß entſchlüpften vier auf einem Wallfiſchboote und nahmen verſchiedene kleine Artikel von Werth mit. Jetzt blieben nur noch achtzehn.

Am 12. April begann Gamble den Sevingapatnam und den Sir Andrew Hammond aufzutakeln, um die Inſeln zu verlaſſen, denn die lange Abweſenheit des Eſſex ließ ihm keine Hoffnung, ihn wiederzuſehen. Nun fing man an, Zeichen von Meuterei zu gewahren, und er mußte alle Waffen und Munition an Bord des Greenwich bringen laſſen, auf dem er ſich aufhielt. Als er aber am 7. Mai gelegentlich an Bord des Sevingapatnam kam, erhoben ſich ſechs Mann und nahmen ihm das Schiff. Während dieſe Leute ihn in ihrer Gewalt hatten, erhielt er eine ſchwere Wunde durch eine Piſtolenkugel in den Fuß; es gelang ihm, den Sevingapatnam in See zu bringen; den Offizier und ſeine Leute ſchickte er an Bord eines andern Schiffes.

Man bot nun Alles auf, um mit dem Sir Andrew Hammond in See zu ſtechen; allein am 9. machten die Eingebornen einen Angriff, und Feltus wurde nebſt drei Mann getödtet und ein anderer ſchwer verwundet. Die Lage der armen Amerikaner war nun äußerſt gefährlich, denn es waren ihrer jetzt nur acht Individuen, von denen eines ſchwer verwundet, das andere verkrüppelt, und ei-

drittes mit dem Scorbut behaftet war, von dem es langſam genaß. Es waren alſo in der That nur vier dienſtfähige Männer am Bord des Sir Andrew Hammond. Der Klüber uud Spanker wurde eilig beigeſetzt, die Ankertaue verhauen und das Schiff ging unter ſo kurzem Segel, von der Nacht begünſtigt, in die See. Als es glücklich in dem offenen Meere war, hatte es nur ſechs Kartätſchen, denn der Sevingapatnam hatte den größten Theil der Munition in Fäſſern mitgenommen.

Gamble's Lage wurde dadurch noch ſchwieriger, daß er keine Charte hatte. Es gelang ihm jedoch, nach 17 Tagen die Sandwichinſeln zu erreichen, wo ihn der Cherub kaperte, und man zuerſt Nachricht von dem Schickſale des Eſſex erhielt. Die Amerikaner blieben 7 Monate in dieſem Schiffe; zu Rio de Janeiro ſetzte man ſie an das Land, und von hier begab ſich Gamble ſpät im Auguſt nach New-York.

Nachdem wir nun die Geſchichte der drei Schiffe, die unter dem Befehle des Com. Bainbridge ſegelten, gegeben haben, wird es nothwendig, zu dem Beginn des Jahres 1812 zurückzukehren, wobei wir den Bericht über die Begebniſſe der verſchiedenen Binnenſeen für einen andern Theil dieſes Werkes aufſparen, um den Zuſammenhang zu beachten, welchen Klarheit und Intereſſe fordern.

Zwölftes Kapitel.

Zweifelhafte Maßregel. — Capitain Stuart in der Conſtellation. — Schritte zur Vertheidigung dieſer Fregatte. — Kreuzzug des Cheſapeake. — Capitain Broke fordert Capitain Lawrence heraus. — Treffen zwiſchen dem Shannon und dem Cheſapeake.

Wir haben bereits geſehen, welchen Eindruck die Siege unſerer Marine auf die öffentliche Meinung gemacht hatten. Die Nation war ſehr geneigt, die Ausdehnung dieſes Zweiges des öffentlichen Dienſtes zu unterſtützen, und die Regierung hatte, auf dieſes Gefühl ſich ſtützend, ihre Politik ſo weit ausgedehnt, daß ſie den Bau von vier Linienſchiffen empfahl.

Obgleich es in einem ſolchen Kriege kaum etwas Wichtigeres und Beachtenswertheres geben konnte, als dergleichen Schiffe, ſo entſteht doch bei der beſondern Lage des Landes die Frage, ob das Erbauen ſchwerer Schiffe in jenem Augenblicke die weiſeſte Maßregel war, die man ergreifen konnte. Die öffentlichen Finanzen waren kaum in einem Zuſtande, der ſo bedeutende Ausgaben geſtattete, wie eine Flotte von einiger Stärke ſie forderte, und einige wenige Zweidecker allein in die See zu ſchicken und ſie vereinzelt kreuzen zu laſſen, würde einen großen Mangel an Combinationsgabe und eine gar geringe Thatkraft verrathen haben. Der erſte Zweck

mächtiger Schiffe iſt die Abwendung von Blockaden und Ueberfällen auf der Küſte ſelbſt. War dieſer Zweck nicht zu erreichen oder erſchienen die Mittel dazu nicht bedeutend genug, um dem Feinde Achtung einzuflößen, ſo mußte man an eine Art Macht denken, welche jenem Zwecke ſo weit entſprach, als die Umſtände es erlaubten. Wenn ein Staat die goldene Gelegenheit verſäumt, eine wichtige Maßregel durchzuſetzen, ſo muß er, wie das Individuum in gleicher Lage, ſich begnügen, zu thun, was er kann, oder die Abſicht, zu thun, was er wünſcht, aufgeben. Der Art war wirklich die Lage Amerika's in jenem Augenblicke, und während die gebieteriſche Nothwendigkeit, mächtige Schiffe zu haben, bei einem Volke, das einen Seehandel hatte, nicht aus den Augen verloren werden durfte, kann man wohl zweifeln, ob das für den Bau von zwei oder drei mächtigen Schiffen in den Jahren 1813 und 1814 verwendete Geld nicht nützlicher verwendet worden wäre, wenn man 15—20 leichte, ſchnell ſegelnde Kreuzer gebaut hätte, Schiffe, die in wenigen Wochen fertig, bemannt und in die See gelaſſen werden konnten *).

Bei der Erklärung des Krieges war, wie man ge-

*) Es iſt bemerkenswerth, daß, während 3 von den 8 dienſtfähigen Fregatten der Union blockirt waren, die Kriegsſloops auslaufen durften. Man mußte zuerſt Blockaden überhaupt unmöglich machen und dann für Schiffe ſorgen, die nicht blockirt werden können.

ſehen hat, die Marine in einem ſo unvollkommenen Zuſtande, daß die Conſtellation, 38 Kanonen, der Cheſapeake, 38 Kanonen, und der Adams, 28 Kanonen, noch nicht einmal die Mannſchaft an Bord nehmen konnte, während es nothwendig befunden ward, den New-York, 36 Kanonen, den Boſton, 28 Kanonen, und General Greene, 28 Kanonen, neu zu bauen. Die Anſtalten zu den Ausbeſſerungen dieſer drei Schiffe wurden im März 1812 gemacht und im Laufe des Frühlings wurde auch die Conſtellation zu Waſhington ausgerüſtet und bemannt.

Als Commodore Bainbridge ſie verließ, um die Conſtitution zu übernehmen, kam jenes Schiff unter den Befehl des Capitain Stuart, welcher als zweiter Commandant unter Commodore Preble vor Tripolis gedient hatte.

Im Laufe des Januars 1813 ging Capitain Stuart den Strom hinab, um in die See zu ſtechen; bei St. Mary erhielt er aber Befehle, die ihn veranlaßten, nach Annapolis zu gehen, um ſein Pulver zu unterſuchen. Von hier erhielt das Schiff Befehl, nach Norfolk zu gehen. Dieſem Befehle zufolge ankerte das Schiff auf der Rhede von Hampton, und am nächſten Morgen kam eine Flotte des Feindes, aus mehreren Zweideckern, Fregatten und Kriegsſloops beſtehend, herein und warf vor Willough's Point Anker, wo ſie Windſtille traf. Während die engliſchen Schiffe auf die Rückkehr der Fluth warteten, wurde die Conſtellation aufgeketſcht, bis ſie auf dem Grunde oben feſt lag, und in derſelben Nacht, als die Fluth ſie

wieder hob, brachte man ſie weg und ließ ſie zwiſchen den Forts zu Norfolk Anker werfen.

Einige Tage ſpäter ſteuerte die Conſtellation vor Craney Island hinab, in der Abſicht, die Befeſtigungen zu decken, an denen man eben arbeitete. Der Feind lag zu dieſer Zeit noch in der Rhede von Hampton. Capitain Stuart ſah ein, wie nöthig die größte Vorſicht ſei, da das Schiff ſehr blosgegeben war, indem der Feind es jeden Augenblick überfallen konnte. Da die Art, wie die Fregatte hier zur Vertheidigung fertig lag, wegen der geſchickten und echt ſeemänniſchen Anordnungen merkwürdig iſt, ſo darf derſelben kurze Erwähnung geſchehen.

Die Conſtellation lag in der Mitte des ſehr ſchmalen Kanals vor Anker; auf jeder Seite lagen ſieben Kanonenboote, an deren Bord Offiziere und Leute ſich befanden, die zu dem Schiffe gehörten. Ein Kreis von gut befeſtigten Bujen ſchützte die Kanonenboote gegen das Entern, und ſetzte ſie in den Stand, ein Flankenfeuer zu unterhalten, wenn die Fregatte angegriffen werden ſollte. Die Unterkanonen der letztern waren gehauſt und die Pforten geſchloſſen. Große Sorge wurde getragen, daß kein Tau an der Seite des Schiffes niederhing, die Spiegelleitern waren weggenommen und ſelbſt die Laufplankenklampen entfernt worden. Enternetze waren von 21 Garnlinien, die in Halbpech gekocht worden, gemacht und ſo hart, daß faſt kein Meſſer ſie zerſchneiden konnte. An den Netzen wurden zn größerer Sicherheit Nagelſtäbe und kleine

Ketten in Linien befeſtigt, die drei Fuß auseinander ſtanden. Statt an der Takelage zu hängen, waren dieſe Netze über Bord geſpannt, den Raa-Armen zu, ungefähr 25 Fuß über dem Deck. An dem Auſſenſeil oder der Saumlinie des Netzes waren Ballaſt-Eiſenſtücke befeſtigt, damit die Boote und die Mannſchaft des Feindes unten durch den Fall des Gewichtes gefangen würden, wenn ſie heran kämen und die Linien durchſchnitten. Auch vorwärts, vor der Spritſegelraa u. ſ. w. waren Stücke von Ballaſteiſen aufgehängt, damit die Boote nicht nahe heran konnten. Die Caronaden waren bis zur Mündung mit Flintenkugeln geladen und ſo tief als möglich geſenkt, damit ſie das Waſſer rund um das Schiff beſtrichen. Da die Fregatte leicht und ungewöhnlich hoch aus dem Waſſer war, ſo war es die Anſicht der Sachkundigſten, daß ſie, vertheidigt, wie ſie war, und unter den Offizieren, an ihrem Bord, nicht ohne den Verluſt von mehreren hundert Mann von Seiten des Feindes genommen werden können, wenn ſie überhaupt von Booten genommen werden können.

Dennoch ſcheint es, als habe der Feind den Verſuch machen wollen. Da ſich viele engliſche Schiffe in der Rhede geſammelt hatten, dachten die commandirenden Admirale ernſtlich an den Angriff der Conſtellation, nachdem ſie einige Tage in der blosgeſtellten Lage geweſen. Glücklicherweiſe erhielt Capitain Stuart Nachricht von ihrem Vorhaben. Ein Portugieſe war auf ſeinem Wege zur See von der Flotte angehalten worden und ſein Schiff

lag an dem obern Theil der Rhede, grade über eines Kanonenſchuſſes Weite von der Fregatte vor Anker. An Bord dieſes Schiffes hatte der Admiral einen Poſten und Lugaus, um die Bewegungen oben zu ſignaliſiren. Durch die Geſpräche mehrerer Offiziere erfuhr ein Paſſagier an Bord des Portugieſen die Plane gegen die Conſtellation und fand Mittel, an Bord der Fregatte zu kommen, um ſie von der Abſicht des Feindes zu unterrichten, wobei er ſich edel erbot, an Bord zu bleiben und ſie vertheidigen zu helfen. *) Die Wachtboote erhielten natürlich Befehl, behutſamer als je zu ſein, und alles wurde bereit gehalten, den Feind auf das wärmſte zu empfangen.

Die Nacht nach dem Empfange der Nachricht war ſternhell und nichts wurde unternommen. Am nächſten Morgen hielt der Maſter des Portugieſen auf ſeinem Wege nach Norfolk an der Fregatte an und ſagte aus, am vorigen Abend ſei eine große Anzahl Boote um ſein Schiff geſammelt worden, der Angriff ſollte aber erſt in der kommenden Nacht, die dunkel und regneriſch zu werden verſpräche, ſtatt haben. Das Wachtboot war alſo auf dem Lugaus und ſtieß auf eine Abtheilung Boote, welche **1500** bis **2000** Mann gefaßt haben ſollen. Sobald man des Feindes anſichtig wurde, hängte der Offizier an Bord des Boots zwei Laternen an der Vorderſeite ſeines

---

*) Dieſer wackere Mann war ein Kaufmann von New-York, Namens Marſh.

Kutters aus und alles in dem Schiffe wurde auf die Poſten gerufen. Der Feind ſcheint ſich überzeugt zu haben, daß ſeine Abſicht verrathen ſei, und zog ſich zurück.

In der nächſten Nacht wurde der Verſuch mit eben ſo wenig Erfolg erneuert. Einige Nächte ſpäter, als es wieder dunkel und regneriſch war, kam wieder eine Abtheilung heran. Bei dieſer Gelegenheit war B. J. Neale, der zweite Lieutenant der Conſtellation, in dem Wachtboot und ſtieß dicht auf den Feind, der ihn entdeckte. Sobald das Wort „ein Fremder" laut wurde, ſprang die Mannſchaft des Kutters an die Ruder und ruderte hinweg; da Neale ſah, daß er nicht verfolgt wurde, kehrte er zurück und leiſtete der Brigade von Booten Geſellſchaft, welche innerhalb der Höhen an der Ausmündung des Tanner hinauf ging und nicht weit unter den Forts ankerte. *) Hier ſtiegen viele Offiziere an das Land und gingen auf und ab, um ſich zu wärmen. Das Wachtboot

*) Als Neale wegruderte, feuerte er eine Flinte gegen den Feind ab und die Kugel ſoll durch die Weſte eines Offiziers von hohem Range gegangen ſein. Neale hielt ſich ſo nahe zu dem Feind, daß er ihre Unterhaltung hörte, die ihm mit der nächſten hinabgehenden Flagge mitgetheilt ward. Die engliſchen Offiziere geſtanden, die Wachſamkeit des Schiffes ſei ihnen zu groß und behaupteten, Capitain Stuart müſſe ein Schottländer ſein, weil er ſo auf ſeiner Hut wäre. Wäre die Conſtellation ein franzöſiſches Schiff, ſo hätten wir es längſt, ſagten ſie, obgleich vielleicht mit Unrecht, denn die Franzoſen vertheidigen ein Schiff vor Anker ſo gut, wie andere Nationen.

ging auch vor Anker. Als die Ebbe kam, kehrte die Brigade zurück und das Wachtboot verließ ſie nicht eher, als bis ſie unter der Fregatte waren.

Als bald nachher die Befeſtigungen vollendet und die Blockſchiffe bereit waren, in den Kanal zu ſinken, brachte man die Conſtellation wieder an einen ſichern Ort. Um dieſe Zeit erhielt Capitain Stuart das Commando über die Conſtitution, 44 Kanonen, und Capitain Tarbell wurde für den Augenblick mit dem Befehl der Conſtellation beauftragt, das Schiff aber blieb bis zum Frieden blockirt, da der Feind ſtets ohne große Macht in den Waſſern des Cheſapeake hielt.

Der zu Boſton liegende Cheſapeake hatte weniger Mühe, in See zu ſtechen, da der Feind in den erſten Monaten des Krieges vor dieſem Hafen keine Flottille hatte. Am Ende des Februars 1813 ſegelte er, unter den Befehlen des Capitain Evans ab, kam an den kanariſchen Inſeln und dem grünen Vorgebirge vorbei, kreuzte den Aequator und hielt ſich ſechs Wochen nahe der Linie. Er ſteuerte darauf der Küſte von Südamerika zu, kam den Tag nach dem Kampf zwiſchen dem Hornet und Peacock an der Stelle vorbei, wo der letztere ſank, und ging durch die weſtindiſchen Inſeln und die amerikaniſche Küſte hinauf in den Hafen, aus welchem er ausgelaufen war. Auf dieſer langen Reiſe ſah Capitain Evans nur drei Kriegsſchiffe, nämlich in der Nähe von Weſtindien ein Kriegsſchiff und eine Fregatte und vor Cap Virginien eine

Kriegsſloop. Die letztere entwiſchte in der Nacht, nachdem man zwei Tage auf ſie Jagd gemacht hatte. Der Cheſapeake kaperte vier Kauffahrteifahrer.

Dieſer Kreuzzug, auf welchem die Fregatte ohne allen Erfolg einen von den Engländern beſuchteſten Theil des Oceans durchſegelte, beſtätigte die Anſicht, daß ſie ein unglückliches Schiff ſei — eine Anſicht, die ſtets vorherrſchte, daher auch weder Offiziere noch Matroſen gern auf ihr dienten, denn Thatſachen und Aberglauben liefern immer, wie aufgeklärt ein Volk auch ſein mag, mehr Gründe, als Logik und geſunder Menſchenverſtand. Beim Eintritt des Cheſapeake in den Hafen verlor er eine Stange und mehrere Matroſen, welche zu dieſer Zeit oben waren, ertranken. Capitain Evans gab bei ſeiner Rückkehr wegen ſeiner Geſundheit *) das Commando auf und Capitain James Lawrence erſetzte ihn.

Jetzt änderte der Feind ſeine Anſicht in Betreff der öſtlichen Staaten, die er anfangs ſeiner Sache zugethan glaubte und daher ihre Häfen nicht blockirte. Einige Fregatten kreuzten nun in der Nähe der Maſſachuſetts-Bai, um die amerikaniſchen Kriegsſchiffe, welche aus und ein wollten, aufzufangen, zwei dieſer Kreuzer, der Shannon, 38 Kanonen, und Tenedos, 38 Kanonen, waren vor Boſton geweſen, um, wie man ſagte, den Preſident,

*) Er war an dem einen Auge erblindet und das andere war ſehr gefährdet.

44 Kanonen und den Congreß, 38 Kanonen, im Meere zu erwarten, ſie waren aber abgeſegelt, ohne dieſen Schiffen zu begegnen, auch war es keineswegs wahrſcheinlich, daß die Engländer ein Zuſammentreffen gewünſcht hätten. Als man jedoch hörte, daß der Cheſapeake ſegelfertig ſei, erſchien der Shanon, Capitain Broke, allein vor dem Hafen, und da die Schiffe ſehr gleich an Kräftigkeit waren, ſo ſchien ein Treffen ſehr wahrſcheinlich. Man weiß jetzt, daß Capitain Broke dem Capitain Lawrence eine Einladung geſchickt hatte, er möchte in irgend einer beliebigen Länge und Breite mit ihm zuſammen kommen; dieſes Schreiben kam aber leider nicht eher an, als nach dem Auslaufen des Cheſapeake und der Vortheil, Offiziere und Mannſchaft zu beſitzen, die gewohnt waren, ein wenig in einander zu greifen, war verloren. Der Cheſapeake war beſtimmt, nordöſtlich zu kreuzen; um die Vorräthe und Truppenſchiffe, die nach dem St. Lorenzſtrom zuſteuerten, aufzufangen. Der Hornet, 18 Kanonen, Capitain Biddle, war unter den Befehl des Capitain Lawrence geſtellt worden, und dieſe zwei Schiffe ſollten gemeinſchaftlich kreuzen. *) Die grönländiſche Wallfiſcherei war jedoch der Hauptzweck dieſer Schiffe.

*) Nachſtehender Brief des Capitain Lawrence verdient in jeder Beziehung beachtet zu werden; er ſchreibt an Capitain Biddle d. d. Boſton, 27. Mai 1813. „Lieber Herr! In der Hoffnung, von Capitain Stuart abgelöſ't zu werden, verſchob ich es, zu ſchreiben; da ich aber nicht hoffen kann, ihn zu ſehen und der Cheſa-

Am 1. Juni 1813, des Vormittags, erſchien der Shannon in der Bai, wahrſcheinlich in der Erwartung, Antwort auf den Brief zu erhalten, den Capitain Broke hineingeſendet hatte. Der Cheſapeake lag zu dieſer Zeit ſegelfertig in der Präſident-Rhede; es herrſchte jedoch einiges Mißvergnügen unter der Mannſchaft wegen des Priſengeldes des letzten Kreuzzugs, das noch nicht bezahlt war. Das Schiff hatte eine ungewöhnliche Anzahl von Söldnern; unter andern zeigte ſich ein Portugieſe, ein Bootsmann Maat, ſehr unruhig. Bei den außerordentlichen Umſtänden, in welchen ſich das Schiff befand, hielt man es für klug, gelinde Saiten aufzuſpannen; man redete zu der Mannſchaft, machte ihr einige Verſprechungen und es ſchien, als hätte dieſe den gewünſchten Erfolg und verſetzte ſie in beſſere Laune.

Um 12 Uhr des Mittags lichtete der Cheſapeake die Anker und hielt auf die Bay an, was ein günſtiger Südweſt unterſtützte. Da der Shannon jetzt vollkommen zu ſehen war, wurde das Schiff zum Kampfe klar gemacht und alles hatte das beſte Anſehen, obgleich es bekannt iſt, daß Capitain Lawrence mit großem Wider-

---

peake faſt ſegelfertig iſt, ſo werde ich nächſten Sonntag abgehen, vorausgeſetzt, daß ich wegen des Shannon und Tenedos, die auf dem Lugaus ſind, hinauskann. Ich beabſichtige, bei Cap Satle hinauszugehen, dann weſtwärts zu halten, bis ich in den Strom komme, dann Cap Canſo vorbei, auf Cap Breton zu ſteuern, wo ich Sie zu ſehen hoffe. Ich glaube, Sie thun am beſten, durch den Sund auszulaufen. J. Lawrence."

willen in dieſen Kampf ging, weil er ſeiner Schiffsmannſchaft Geſinnungen kannte. Er ſelbſt war erſt ſeit kurzem auf dem Schiffe; ſein eigener erſter Lieutenant, B. Page, ein Virginier und erfahrener Offizier, war krank am Geſtade geblieben und ſtarb bald darauf zu Boſton; der wirkliche erſte Lieutenant, Auguſt Ludlow, von New-York, war zwar ein verdienter Offizier, aber noch ſehr jung und in einer ganz neuen Lage. Sonſt war nur noch ein Seeoffizier auf das Schiff commandirt; zwei Cadetten dienten als dritter und vierter Lieutenant und waren in dieſem Dienſte auch ganz neu. Der eine dieſer Offiziere, wenn nicht beide, waren auch erſt auf das Schiff gekommen, indem ſie ihrem Capitain vom Hornet gefolgt waren. Ueberdies hatte der Cheſapeake eine ungewöhnliche Zahl Landmenſchen an Bord. Ungeachtet aller dieſer bedrängenden Umſtände hat die Geſchichte der Seekriege kein Beiſpiel einer ſo tapfern und kühnen Leitung anzuführen, wie die des Cheſapeake.

Der Shannon lag unter leichten Segeln ſeewärts an, als Capitain Lawrence um halb fünf Uhr eine Kanone löſte, die ihn veranlaßte, ſeinen Vordertheil ſüdoſtwärts zu wenden. Um dieſe Zeit war der Wind friſch geworden und um 5 Uhr nahm der Cheſapeake ſeine Oberbramſegel ein und hohlte eine halbe Stunde ſpäter ſeine Unterſegel an. Die beiden Schiffe waren jetzt ungefähr 30 Meilen von dem Leuchtthurm, der Shannon unter einfach gereeften Oberſegeln und Klüber, und der

Cheſapeake unter ganzen faſt niederhängenden Oberſegeln und Klüber. Da der Shannon mit dem Wind ein wenig frei ſegelte, entſtand ein peinlicher Augenblick an ſeinem Bord, da man ungewiß war, auf welcher Seite der Cheſapeake ſich nähern werde und ob er nicht geneigt ſei, den Kampf auf ſeiner Windvierung zu beginnen.

Capitain Lawrence zog es jedoch vor, ſich gerade, Raaenarm an Raaenarm, an dem Feinde anzulegen, luvte und lief an des Shannon's Steuerbordſäule auf. Als des Cheſapeake's Fockmaſt in einer Linie mit dem Beſanmaſt des Shannon's war, löſte letzteres Schiff ſeine Cajüten-Kanonen und dann der Reihe nach die andern, von hinten nach vornen. Der Cheſapeake feuerte nicht, bis alle ſeine Kanonen in der rechten Lage waren, wo er eine ſo mörderiſche volle Lage gab, wie ſie je ein Schiff ſeiner Claſſe gegeben hat. Sechs bis acht Minuten war die Canonade heftig und der Vortheil ſoll auf Seiten der amerikaniſchen Fregatte geweſen ſein, was die allgemeine Wirkung des Feuers betraf, obgleich in den beſonderen, zufälligen Folgen der Kampf zu Gunſten des Feindes ſich neigte. Während die volle Lage des Shannon paſſirte, wurden die Vormarsſegel-Schlinge und der Klüberſchoten weggeſchoſſen. Auch ſeine Spankertaue wurden gelockert und das Segel blies aus. Dies begab ſich faſt in demſelben Augenblicke und das Schiff kam dadurch in den Wind, lief zurück und trieb an Bord des Feindes mit der Beſantakelage an des Shannon's Fockketten.

Nach einigen Berichten hakte das Band eines Ankers an Bord des Shannon in den Tauen des Cheſapeake. Was auch die Schiffe an einander gehalten haben mag — gewiß ſcheint es zu ſein, daß die amerikaniſche Fregatte dem feindlichen Feuer nach der Länge blosgeſtellt war und eine oder zwei volle Caronaden empfing, welche faſt das ganze Oberdeck fegten. Bei den wenigen erſten Schüſſen des Shannon hatte Capitain Lawrence eine Wunde in dem Bein erhalten; Brown, der Marineoffizier, Ballard, der vierte Lieutenant und der Bootsmann waren tödtlich verwundet; White, der Maſter wurde getödtet und Ludlow, der erſte Lieutenant zweimal, durch Traubenfeuer und eine Musketenkugel, verwundet. Der Art war der Zuſtand des oberſten Decks, als die erwähnten Zufälle die Schiffe in Berührung brachten.

Als Capitain Lawrence bemerkte, daß die Schiffe wahrſcheinlich auf einander treiben würden, ließ er die Enterer rufen; unglücklicherweiſe war aber ein Horniſt an die Stelle des Tambours beordert worden, um das Signal zu geben, und dieſer Mann, ein Neger, war durch die Wirkungen des Kampfes ſo erſchreckt, daß er ſich verſteckt hatte; als man ihn fand, hatte die Angſt ihn ſo gelähmt, daß er keinen Ton hervorbrachte. Der mündliche Befehl wurde nun hinabgeſchickt, um die Enterer auf das Deck zu rufen. In dieſem kritiſchen Augenblick ſtürzte Capitain Lawrence von einer Kugel, die ihm durch den Leib ging.

Das oberſte Deck war nun ohne einen Offizier über dem Range eines Seecadetten. Der Befehl war an dieſem Tage gegeben worden, die Waffen der Enterer auf der Schanze und in der Nähe der Maſten zu halten; und als die Enterer in der langſamen und unvollkommenen Weiſe — die Stimme verſcholl im Kampfe — gerufen waren, hatten ſie keine Waffen, denn der Feind war jetzt im Beſitze der Schanze des Shannon.

Sobald die Schiffe aneinander getrieben waren, begab ſich Capitain Broke in den Shannon und da er, um uns ſeiner Worte zu bedienen, „ſah, daß der Feind ſich von ſeinen Kanonen wegſtahl,“ gab er Befehl zu entern. Die Mannſchaft auf der Schanze des Cheſapeake hatte in der That ihre Kanonen verlaſſen, als ſie alle ihre Offiziere gefallen und ſich dem Feuer nach der Länge ausgeſetzt ſah, ohne im Stande zu ſein, einen Schuß zu erwiedern. Die Marineſoldaten hatten ſtark gelitten und wußten, da ihr Offizier gefallen war, nicht mehr, was ſie thun ſollten, ſo daß das oberſte Deck wirklich ohne Vertheidigung war.

Als der Feind von ſeinen Fockruſten in das Schiff trat, geſchah dies vorſichtig und ſo langſam, daß ihn zwanzig entſchloſſene Männer zurückgetrieben hätten. Die Enterer waren noch nicht heraufgekommen und der Feind ging, da er keinen Widerſtand fand, vorwärts. Dieſer kritiſche Augenblick koſtete das Schiff; denn die Engländer, ermuthigt durch den Zuſtand des oberſten Decks des

Cheſapeake, ſtürmten nun in Maſſe voran und hatten oben bald freie Hand. Die noch übrigen Offiziere erſchienen auf dem Deck und bemühten ſich, eine Schaar zu ſammeln, aber es war zu ſpät, denn der oben erwähnte Bootsmann Maat, hatte das Röſterwerk des Backdecks weggenommen und von einer großen Menge gefolgt, war er hinabgelaufen *). Bald darauf nahm der Feind die Flagge des Cheſapeake herab und ergriff, ohne bedeutenden Widerſtand Beſitz.

Capitain Broke bemerkt in ſeinem amtlichen Berichte von dieſem Treffen, der Feind habe, nachdem er geentert, „verzweifelt, aber in Unordnung gefochten.“ Der erſte Theil dieſer Ausſage iſt ohne Zweifel wahr, was die wenigen Tapfern auf dem oberſten Deck betrifft; aber die Enterer des Shannon fanden gar keinen Widerſtand. Die Leute des Cheſapeake hatten keine Mittel, ſich zu widerſetzen; ſie waren nicht beiſammen und hatten keinen Anführer, der ihre Bewegungen regelrecht geleitet hätte. Der Feind feuerte in die Lucken hinab und tödtete und verwundete auf dieſe Art Viele, obgleich man nirgends erfährt, daß ſein Feuer erwiedert worden. Die Engländer verloren zwar bei dem Entern einige Mann, aber der größte Verluſt war, wie man ſich denken kann, auf Seiten der Amerikaner.

*) Als dieſer Mann den Verrätherſtreich beging, ſoll er gerufen haben: — „das geſchieht, weil man den Leuten das Priſengeld nicht bezahlt.“

Wenige Kämpfe zur See waren ſo blutig, wie dieſer. Er dauerte im Ganzen nicht länger als fünfzehn Minuten und doch waren beide Schiffe wahre Schlachtbänke. Der Cheſapeake hatte 48 Todte und 98 Verwundete. — Die Mehrzahl dieſer fiel bei dem Feuer des Channon nach der Länge, nachdem der Cheſapeake bald genommen worden, und durch das Feuer der Enterer. Der Channon hatte 23 Todte und 56 Verwundete, vornehmlich durch die vollen Lagen des Cheſapeake. Schiffe dieſes Ranges konnten unmöglich bei ziemlich glattem Waſſer ſo nahe an einander kommen und mit ſolchem Bedacht ſich beſchießen, ohne ein großes Blutbad anzurichten und ſich ſehr zu beſchädigen. An Bord des Cheſapeake fielen oder ſtarben bald nach dem Kampfe an ihren Wunden Capitain Lawrence, die Lieutenants Ludlow, Bellard und Brown (von der Marine); White, der Maſter, Adams, der Bootsmann und drei Cadetten. Dieſe letztern ausgenommen, fielen alle, bevor der Feind enterte. Bude, der zweite und Cox, der dritte Lieutenant wurden verwundet, nachdem der Feind auf dem Deck des Cheſapeake erſchienen war. Mehrere Cadetten waren gleichfalls verwundet.

Der Channon verlor ſeinen erſten Lieutenant und zwei oder drei geringere Offiziere, und Capitain Broke war ſtark verwundet; der Bootsmann verlor einen Arm und ein Cadett erhielt eine Wunde — meiſtens nach dem Entern.

Sobald die Schiffe wieder auseinander waren, gingen beide nach Halifax, wo ſie kurz nachher anlegten. Capitain Lawrence ſtarb am 6. Juni an ſeinen Wunden und wurde nebſt Ludlow unter militäriſchen Ehrenbezeugungen vom Feinde begraben *).

Vielleicht hat nie die Wegnahme eines einzelnen Schiffes ſo großen Jubel von Seiten der Sieger, und

---

*) James Lawrence war zu Barrington, New-Jerſey am 1. October 1781 geboren. Sein Vater, ein geſchätzter Anwalt, beſtimmte den Sohn für denſelben Zweig; dieſer zog aber die See vor und wurde 1798 Cadet. Er diente zuerſt auf dem Ganges, 25 Kanonen, Capitain Tingey. Er zeigte ſo viel Befähigung, daß er ſchon im zweiten Jahre ſeines Seedienſtes Lieutenant wurde. Von 1802 bis 1804 war er erſter Lieutenant in der Entrepriſe und zeichnete ſich vor Tripolis aus und war bei dem Angriffe auf die Philadelphia zweiter Commandant. 1805 durchſchiffte er den Ocean zweimal in einem Kanonenboote und wurde 1808 erſter Lieutenant an Bord der Conſtitution. 1809 befehligte er den Vixen, 14 Kanonen, und bald darauf die Waſp, 18 Kanonen, ſtets noch als Lieutenant; auch den Argue, 16 Kanonen, commandirte er, da Capitain Jones die Waſp übernahm. 1811 wurde er Capitain und befehligte den Hornet, in welchem er den Peacock kaperte. Sein nächſtes Commando war der Cheſapeake, 38 Kanonen, und hier wurde er verwundet und ſtarb in ſeinem 32. Jahre. Er hatte mehrere Kinder, von denen jedoch nur eines, eine Tochter, ihn überlebte.

Capitain Lawrence war ein ſchöner Mann, von edler Geſtalt und echt ſeemänniſcher Haltung. Er war von ſeinen Bekannten geſchätzt und geliebt und verdiente die Achtung aller Edlen.

Es iſt kein Zweifel, daß er ſein Schiff gegen ſeinen Willen in den Kampf führte. Er kämpfte tapfer und ſein letztes Wort, als er fiel, war: „Nie die Flagge meines Schiffes geſtrichen!"

ſo große Trauer von Seiten der Beſiegten zur Folge gehabt, wie die des Cheſapeake. Die amerikaniſche Nation war in den Fehler ihres Feindes gefallen und hatte angefangen, ſich auf dem Ocean für unbeſieglich zu halten, und zwar aus keinem andern Grunde, als weil ſie in einigen Einzelntreffen glücklich geweſen war; der Größe der Täuſchung entſprach nun auch die Niedergeſchlagenheit; während England ſich des Sieges des Channon freute, als eines Beweiſes, daß ſein alter Ruhm nun wieder aufleben würde. Es war ſtets eine vorherrſchende Täuſchung der Engländer, ſich in rein perſönlicher Tapferkeit allen anderen Nationen überlegen zu glauben, und da der Cheſapeake durch Entern genommen, wurde dieſes Gefühl dadurch geſteigert, daß ſie Arm gegen Arm gekämpft hatten und nun glaubten, ihre Matroſen dürften künftig nur an Bord der amerikaniſchen Schiffe gehen, um des Triumphes gewiß zu ſein. Dieſer Irrthum koſtete zuletzt viele Schiffe, denn man kann wohl kein kühneres Experiment machen, als ein irgend mächtiges Schiff durch Entern nehmen zu wollen, ehe es wirklich durch die Kanonen geſchlagen iſt. Es wird kaum widerſprochen werden können, wenn wir ſagen, daß ein ſolcher Fall nie eintrat. In den alten europäiſchen Seekriegen, wo Leute wegen ihrer Geburt Befehlshaberſtellen erhielten und ihren untergeordneten Offizieren in der Hitze des Kampfes oft erlauben mußten, Befehle zu geben, konnte ſich alles zutragen; denn ein Schiff ohne Befehls-

haber iſt wie ein Menſch ohne Seele; aber ein erfahrener Seeoffizier wird ſeine Route nie auf dieſe Weiſe gegen einen Feind bloſsſtellen, von dem er weis, daß er bereit iſt, ihn zu empfangen.

Man kam in Amerika bald zu vernünftigeren Anſichten, denn man ſah, daß die Wegnahme des Cheſapeake einer Vereinigung von Umſtänden zugeſchrieben werden mußte, welche ſobald nicht wieder ſtatt finden konnte. Man erfuhr, daß die Nähe und die kurze Dauer des Kampfes dem amerikaniſchen Offizier zuzuſchreiben war, welcher ſein Schiff ſo dicht heranbrachte, daß das Treffen nothwendig kurz ſein mußte, während die folgenden Begebniſſe alleſammt Reſultate des Kriegsglücks waren. In dem Augenblicke, wo die Engländer enterten, ſoll der ganze Verluſt des Channon an Menſchen dem des Cheſapeake wenigſtens gleich geweſen ſein, und doch war das erſtere Schiff keines wichtigen Offiziers, den Bootsmann abgerechnet — beraubt, während der Cheſapeake ſeinen Capitain, zwei ſeiner Lieutenants, den Marineoffizier und den Bootsmann, ſo wie alle die verloren hatte, welche eine Stelle auf dem oberſten Deck begleiteten.

Dieſe zufälligen Begebniſſe ſind eben ſo wenig mit einem beſonderen Verdienſt von der einen, wie mit einem beſonderen Unverdienſt von der andern Seite begleitet, und die öffentliche Meinung geſtaltete ſich allgemach ſo, daß man mit der größten Achtung von dem muthigen Lawrence ſprach und ſeinen Verluſt tief beklagte. Wenn

man den Amerikanern von ihrer Niederlage redete und ſie aufforderte zu bekennen, daß ihr Feind in einem der ſeltſamſten Treffen ſiegreich geweſen, ſo geſtanden ſie in der Regel den Siegern alle Ehre zu, welche ſie verdienten; und während ſie offen zugaben, daß der Sieg merkwürdig war, darf man ihnen den Glauben laſſen, daß er als der einzige in einem ſolchen Kriege eben ſo merkwürdig war, als in jeder andern Beziehung.

Dreizehntes Kapitel.

Wegnahme des Vixen. — Wegnahme der Sirene. — Treffen zwiſchen der Enterpriſe und dem Boxen. — Die Enterpriſe und der Mars. — Jagd der Enterpriſe. — Wegnahme des Rattlesnake.

Während ſich dieſe manchfachen Begebniſſe mit den Fregatten und größeren Kriegsſloops zutrugen, waren die kleineren Kreuzer der Marine nicht müßig. Das Schickſal des Nautilus haben wir bereits erwähnt; eben ſo gedachten wir der Kreuzzüge des Argus; noch aber haben wir nichts von der Sirene, der Enterpriſe und Vixen geſagt, jenen drei andern kleinen Schiffen, die ſich in dem tripolitaniſchen Kriege ſo auszeichneten. Der Vixen hatte, wie ſein Gefährte Nautilus, eine nur kurze Laufbahn nach der Erklärung des Krieges. Während der erſtern Monate war er an der Südküſte unter dem Befehle des Capitains Gadsden; dieſer Offizier ſtarb und

Capitain Waſhington Reed trat an ſeine Stelle und kreuzte zwiſchen den Inſeln.

Kaum war er einige Tage zur See, ſo ſtieß der Southampton von 32 Kanonen, Capitain Sir James Lucas Yeo, auf ihn und jagte ihn; es gelang ihm, dem Vixen entlang zu kommen, nachdem eine kurze aber lebhafte Jagd ſtattgefunden hatte, und der Amerikaner wurde natürlich genommen. Beide Schiffe ſcheiterten bald darauf an einer der Bahama Inſeln, wo, wie erzählt wird, die amerikaniſche Mannſchaft ein Beiſpiel von Subordination, Mäßigung und Ordnung gab, das einen tiefen Eindruck auf die britiſchen Offiziere machte *).

Die Sirene kreuzte eine kurze Zeit unter Lieutenant Commodore Bainbridge in dem Golf von Mexico, ohne auf irgend etwas zu ſtoßen, kam dann nordwärts und lief in Boſton ein. Hier wurde Bainbridge, der auch befördert worden, an Bord des Frolic verſetzt, eines der in Folge der letzten Beſchlüſſe neu erbauten Schiffe; an ſeine Stelle kam Georg Parker, welcher erſter Lieutenant auf der Conſtitution in ihren Treffen mit dem Java geweſen und befördert worden war, auf die Brigg. Da die Geſchichte dieſes kleinen Kreuzers kurz iſt, wollen wir ſie hier vorgreifend mittheilen.

Die Sirene verließ im Sommer 1814 Boſton. Sie

*) Capitain Reed ſtarb bald darauf am gelben Fieber. Er war Sommer's erſter Lieutenant.

war noch nicht lange zur See, als Capitain Parker *) ſtarb, worauf Lieutenant N. Nicholſon das Commando erhielt. Am 12. Juli ſtieß ſie auf den Medway von 74 Kanonen, Capitain Brin und wurde, nach einer eilf-ſtündigen, ſehr hitzigen Jagd, während der die Brigg ihre Kanonen über Bord warf, gekapert und auf das Cap der guten Hoffnung abgeführt.

Die Enterpriſe hatte mehr Glück und blieb ſonach in dem guten Rufe, welchen ſie ſtets gehabt hatte, und zwar unter ſehr ungünſtigen Umſtänden. Ihr erſter Befehlshaber war Johnſon Blakely, der ſich mit ihr an der Oſtküſte hielt und wo ſie große Dienſte leiſtete, indem ſie die kleinen Caperſchiffe verſcheuchte, welche aus den nahen britiſchen Häfen ausgeſandt worden. Im Auguſt nahm ſie den Caper Ely, worauf Blakely, der Maſter und Commandant wurde, den Befehl über die neue Sloop, die Waſp, erhielt. William Burrows war Blakely's Nachfolger auf der Enterpriſe, die fortfuhr, die engliſchen

*) Parker ſtammte aus einer geachteten Familie in Virginien und kam jung znr Marine. Er war bereits bis zum Lieutenant geſtiegen, als ihn das Benehmen eines Kaufmanns, welcher an Bord ſeines Schiffes kam, das zu Washirgton lag, beleidigte; er folgte dem Mann an die Küſte und züchtigte ihn. Dieſer beklagte ſich perſönlich und in dem Zuſtande d Mißhandlung bei dem Präſidenten Jefferſon, der Parker ſogleich entließ (1804). Parker wurde der See nicht untreu; er trat wieder als eines Maſters Maat ein und ſtieg bald von Stufe zu Stufe. Er war ein hoffnungsvoller, verdienter Offizier.

Caper zwiſchen Cap Onn und der Fundy-Bai zu überwachen und im Zaum zu halten.

Die Enterpriſe verließ Portsmouth, Neu-Hamſhire, am 1. September 1813, ſteuerte oſtwärts und warf am 3. beim Verfolgen eines Schooners in Portland Anker. Am 4. erreichte ſie wieder die See und verfolgte ihren Curs oſtwärts, um mehrere Caper aufzutreiben, welche von Makhagan ſein ſollten. Als ſie vor die Bai trat, in der Nähe von Penguin Port, ſah man eine Brigg herauskommen, die nach allen Zeichen ein Kriegsſchiff war.

Bald ſtellte ſich der Charakter des Fremden ſicher dar, denn er zeigte 4 engliſche Flaggen, feuerte mehrere Kanonen ab — dieſe waren freilich, wie man ſpäter erfuhr, blos Signale für ein Boot, das an die Küſte gegangen war und zurückkehren ſollte — und ſetzte mehr Segel bei, um ſich an die Enterpriſe zu drängen.

Lieutenant Commodere Barrows freute ſich, es mit einem Feinde und überdies mit einem Kriegsſchiff zu thun zu haben und ließ aufhohlen, um das Land hinter ſich zu bekommen. Um 3 Uhr Nachmittags glaubte er ſich weit genug in der See, kürzte Segel und ſteuerte auf den Feind los. Die Briggs kamen 20 Minuten nach 3 Uhr auf halbe Piſtolenſchußweite an einander und eröffneten faſt in demſelben Augenblick ihr Feuer. Da der Wind leicht und das Meer ruhig war, wurde die Canonade, beſonders von Seiten der Enterpriſe ſehr verderblich und beide Capitains fielen durch einen ſonderbaren Zufall, faſt

in demſelben Momente. Das amerikaniſche Schiff lief nach vornen aus und ging auf die Backen des Feindes, einige Zeit mit Erfolg, obgleich das Treffen vornehmlich durch Kanonen entſchieden wurde.

Um 4 Uhr ſchwieg das Feuer des Feindes, aber ſeine Flagge wehte noch. Er praiete nun und ſagte, er habe geſtrichen; als man ihm befahl, die Flagge abzunehmen, erhielt man die Antwort, ſie ſei oben feſtgenagelt und könne nicht herabgelaſſen werde, bis das Feuer der Enterpriſe ſchweige. Nach dieſer ſeltſamen Erklärung hörte die Enterpriſe auf zu feuern und nahm Beſitz.

Die Priſe erwies ſich als der Boxer, 14 Kanonen, Capitain Blythe, ein Offizier von Verdienſt, den ein Achtzehnpfündner faſt entzwei riß. Der Verluſt des Boxer an Todten iſt nie genau hergeſtellt worden, obgleich man ihn für verhältnißmäßig bedeutend hält. Er hatte 14 Verwundete. Die Enterpriſe hatte 1 Todten und 13 Verwundete, von denen 3 ſpäter ſtarben. Obgleich der Unterſchied in der Zahl der Todten und Verwundeten hier nicht ſo groß war, wie bei einigen frühern Treffen, ſo war der in den Beſchädigungen beider Schiffe ſehr bedeutend. Nur ein einziger Achtzehnpfündner war in das Holz der Enterpriſe gegangen; einer ging durch den großen Maſt und ein anderer durch den Fockmaſt. Oben hatte ſie ſehr gelitten, beſonders durch Traubenfeuer, und eine Menge ſolcher Schüſſe waren in ihr Holz gegangen. Bei allen Todten und Verwundeten bemerkte man die

Wirkung des Traubenfeuers. Auf der andern Seite war das Holz des Boxers vielfach verwundet, hatte nicht weniger als 3 Achtzehnpfündner in den Fockmaſt allein, mehrere Kanonen waren unbrauchbar gemacht, die Braheback war faſt ganz weggeſchoſſen und Segel, Spieren, Takelage beinahe in Stücke zerſchmettert. Da das Waſſer glatt war, war keines der Schiffe entmaſtet. Am 7. kehrte die Enterpriſe mit dem Boxer nach Portland zurück, wo Lieutenant Commodore Barrows *) und Capitain Blythe mit militäriſcher Ehre begraben wurden.

Dieſer kleine Sieg war der erſte, welcher der amerikaniſchen Marine ſeit dem Verluſte des Cheſapeake zu Theil geworden war und er trug ſehr viel dazu bei, das Vertrauen der Nation wieder aufzurichten, die nun keine Unmöglichkeiten erwartete, aber mit dem Siege zufrieden zu ſein ſchien. Die Schiffe waren von derſelben Claſſe und obgleich die Enterpriſe an Deck länger war, ſo war in der Tonnung doch kein weſentlicher Unterſchied. Das amerikaniſche Schiff hatte 2 Kanonen mehr, denn ſeine Ausrüſtung war, ſo wie die der meiſten kleinern Schiffe, ſeit dem tripolitaniſchen Kriege verſtärkt worden. Als die Enterpriſe zum erſten Male in den weſtlichen Inſeln

---

*) Barrows, Sohn eines Marine-Commandanten, trat 1800 in Seedienſt. Er war, mancher Seltenheiten ungeachtet, ſehr beliebt. Er führte die Entrepriſe geſchickt in das Treffen und ließ ſich, nachdem er den tödtlichen Schuß erhalten, nicht eher vom Deck bringen, bis der Boxer geſtrichen hatte.

kreuzte, hatte ſie 12 Sechspfündner. Nachdem ſie zu Trieſt wieder ausgebeſſert worden, gab man ihr 14 Sechspfündner und endlich, als man ſie in eine Brigg verwandelt hatte, trug ſie 14 achtzehnpfündige Caronaden und 2 lange Jagdkanonen. Wahrſcheinlich hatte ſie auch einige Leute mehr, als der Boxer, obgleich eine ſichere Zahl nicht angegeben werden kann, da die letztere Brigg einige Ueberzählige an Bord gehabt haben ſoll. Beide Schiffe fochten tapfer und man geſteht zu, daß der Boxer nicht zu früh geſtrichen hat. Als Barrows fiel, ging das Commando an Lieutenant E. B. M' Call über, der beide Schiffe in den Hafen brachte. *)

Nach dem Todte Barrows wurde James Renshaw der Befehl an Bord der Enterpriſe übertragen und ſie kreuzte unter dieſem Offizier während des folgenden Winters ſüdwärts bis nach Weſtindien hinab. Ihr gutes Glück begleitete ſie auch hier, denn obgleich ſie ſchlecht ſegelte und drei Mal hart gejagt wurde, entkam ſie doch immer. Der Rattlesnake, 16, ein ſchnellſegelndes Schiff,

---

*) Ohne Zweifel hegte Capitain Blythe Hoffnung, die Entrepriſe zu kapern. Er wußte, daß ſie ihm nahe war und wahrſcheinlich auch, wann ſie auslief. Auch ihre Stärke muß er gekannt haben. Seine Leute waren in der beſten Stimmung und die Flagge war auf ſeinen Befehl an den Maſt genagelt worden. Einer der Offiziere des Boxer beleidigte noch in dem Augenblick, wo die Entrepriſe praiete, die Mannſchaft des letzteren Schiffes; dieſe lachte und die Scene war um ſo pikanter, da die Flagge herabgebracht werden mußte, die oben angenagelt war.

das erſt in den Dienſt gekommen war, leiſtete ihr unter Lieutenant Commodore Creighton, dem älteren Offiziere an Bord der beiden Schiffe. Dieſer ging auf einen von dem Feinde ſehr beſuchten Platz und doch traf er kein Kriegsſchiff, das er angreifen konnte. Schwere Schiffe jagten ihn und jeden Augenblick, uns ſeiner Worte zu bedienen, „bewährte ſich das gute Glück der Enterpriſe auf wundervolle Art.“ Der Rattlesnake überſegelte ſeine Gefährtin ſo leicht, daß er faſt auf dem ganzen Kreuzzug unter ihren Oberſegeln war.

Während ſie die Küſte von Florida beſtrichen, legte ſich die Enterpriſe an den Mars, 14, einen britiſchen Caper, mit 75 Mann an Bord. Als die beiden Briggs erſchienen, begab ſich faſt die ganze Mannſchaft des Mars in die Boote und ruderte dem Lande zu, um nicht gefangen zu werden; aber ſein Maſter rangirte, ungeachtet der geſchmolzenen Mannſchaft, unter der vollen Lage der Enterpriſe auf, öffnete die Pforten und richtete die Kanonen. Lieutenant Renshaw, der die Stärke der Bemannung des Mars nicht kannte, feuerte in ſie, worauf ſie ſtrich; ſie hatte 4 Todte und Verwundete.

Am 25. April trennten ſich die Briggs, während eine Fregatte Jagd auf ſie machte. Der Feind verfolgte die Enterpriſe und bedrängte ſie 70 Stunden lang hart. Lieutenant Commodore Renshaw war genöthigt, alle ſeine Kanonen, eine ausgenommen, über Bord zu werfen und doch kam der Feind oft auf Schußweite heran. Am Mor-

gen des 27. war es vollkommen windſtill und die Fregatte, die auf einen langen Kanonenſchuß nahe war, ließ ihre Boote in das Waſſer, als ein leichter Wind aufſprang und dieſe glückliche kleine Brigg wieder windwärts brachte. Nur dieſer günſtige Windſtrom rettete die Enterpriſe.

Kurz nachher wurde Creighton befördert und als Commandant eines neuen zu Waſhington in das Waſſer gelaſſenen Kriegsſchiffs angeſtellt; Renshaw kam auf den Rattlesnake. Da dieſe beiden Schiffe in einem ſüdlichen Hafen waren, wurde die Enterpriſe nach Charleston geſchickt, wo ſie ein Wachtſchiff abgab, da ihre Segel nicht in dem Stande waren, daß man ſie ferner in dieſem Kriege hätte brauchen können.

Auf dem Kreuzzug im Rattlesnake wurde Lieutenant Commodore Renshaw, in 4° N. Br. und 33° W. L. von einer Fregatte gejagt und mußte ſein ganzes Geſchütz, bis auf 2 lange Kanonen über Bord werfen. Nur ſo entſchlüpfte er. Am 22. Juni jedoch ſtieß er auf derſelben Stelle auf den Leander, 56, ein neues Schiff, welches nach dem neuen verbeſſerten Plan gebaut war und ihn kaperte, da er unglücklicherweiſe zwiſchen einen Feind zu ſtehen kam, der den Vortheil des Windes und Landes hatte. Bei dieſer Gelegenheit ließ Lieutenant Commodore Renshaw ſeine Flagge tapfer nnd wie es einem Offizier ziemt, fliegen, bis der Leander ihn auf eine Weiſe beſchoß, daß kein Widerſtand mehr möglich war.

Vierzehntes Kapitel.

Bau neuer Kriegsſloops. — Kreuzzug des Argus. — Der Argus und der Pelican. — Glück der Enterpriſe.

Man wird ſich erinnern, daß die ausführende Behörde in Folge eines Zuſatzes zu dem Geſetze vom 2. Januar 1813, welches den Bau von 4 Linienſchiffen und 6 ſchweren Fregatten zugeſtand, auch befugt ward, mehrere Kriegsſloops in Arbeit geben zu laſſen. Dieſe Schiffe waren von der Claſſe des Hornet und Waſp, aber etwas größer als die alten Schiffe deſſelben Ranges; ſie trugen ſämmtlich zwanzig zweiunddreißigpfündige Caronaden und zwei Spiegelkanonen. Die meiſten wurden im Laufe des Jahres 1813 in das Waſſer gelaſſen, obgleich man mit den Vorbereitungen zu ihrem Baue nicht gleicherweiſe vorgeſchritten war. Sie erhielten die Namen Waſp, Frolic, Teacock, Erie, Ontario und Argus. Da eine Brigg in der Marine war, die auch Argus hieß, und mit welcher der Leſer bereits bekannt iſt, ſo wird es nothwendig, deren Schickſal jetzt zu erzählen.

Nach der Rückkehr des Argus von ſeinem Kreuzzuge unter Lieutenant Com. Sinclair wurde, wie ſchon erwähnt worden, William Henry Arlen, der als erſter Lieutenant der United States, 44, deſſen Treffen mit dem Macedonian beiwohnte, als Befehlshaber deſſelben

ernannt. Lieutenant Arlen erhielt den Argus zuerſt durch einen Befehl des Com. Decatur, und es war eine Zeitlang ungewiß, ob Capitain Biddle oder Arlen in der Brigg in die See gehen würde; der Erſtere erhielt jedoch den Hornet. Arlen wurde bald darauf befördert und das Marine-Departement beſtätigte ſeine neue Anſtellung.

Am 18. Juni 1813 ſegelte der Argus mit Crawford, dem kürzlich angeſtellten Geſandten am franzöſiſchen Hofe, am Bord, von New-York ab und erreichte nach einer Reiſe von 23 Tagen den l'Orient wohlbehalten. Capitain Arlen blieb nur 3 Tage in dem Hafen und trat dann ſeinen Kreuzzug an.

In der Mitte des Juli verließ der Argus l'Orient, und ſeine Thaten in den nächſten Wochen erinnern an die vom Capitain Jones, Wickes und Conyngham während der Revolutionszeit. Capitain Arlen hielt ſeine Brigg einige Zeit in den Buchten des engliſchen Canals, ging dann um Land's-End und trieb ſich darauf in dem iriſchem Canale herum. Er kaperte 22 Kauffahrteiſchiffe, während er, ſo zu ſagen, im Schooſe des Feindes kreuzte; die Priſen wurden meiſtens vernichtet. Die Erſcheinung dieſes Kreuzers ſo nahe bei der britiſchen Küſte erregte großes Intereſſe bei der engliſchen Handelswelt, und mehrere Kreuzer wurden ſogleich ausgeſandt, auf ihn Jagd zu machen.

Es verſteht ſich von ſelbſt, daß der Dienſt am Bord des Argus ſehr anſtrengend und ermüdend war, da Ca-

pitain Arlen den Inhabern und Paſſagieren der verſchiedenen Schiffe, die er wegnahm, erlaubte, Alles von Werth zu retten, ehe er die Priſen verbrennen ließ. In der That leitete dieſer treffliche Offizier ſeinen Kreuzzug auf eine ſo ehrenhafte und ritterliche Weiſe, das ſelbſt der Feind ſeinem edlen Charakter volle Gerechtigkeit widerfahren ließ.

In der Nacht des 13. Auguſt ſtieß der Argus auf ein mit Wein beladenes Schiff von Oporto. Man hat erzählt, — und wahrſcheinlich mit gutem Grunde, — ein großer Theil dieſes Weines ſei heimlich, als die Boote hin und her gingen, an Bord des Argus gebracht worden, und manche Matroſen, die mit Arbeit überladen waren und lange die Ruhe nicht kannten, hätten ſich an dieſem Labſal erquickt. Kurz vor Tagesanbruch wurde die Priſe angeſteckt, und der Argus verließ ſie unter leichtem Segel. Bald darnach erblickte man ein großes Schiff, das unter einer Wolke von Leinwand auf den Argus abhielt. Capitain Arlen ſah, daß es nicht möglich ſei, ſeinen Feind den Wind abzugewinnen, und kürzte die Segel, um ihn heranzulaſſen. Um 6 Uhr vierte der Argus und feuerte eine volle Lage vom Backbord, da das engliſche Schiff ihn jetzt auf Traubenſchußweite nahe war Das Feuer wurde ſogleich erwiedert und die beiden Briggs näherten ſich mehr. Vier Minuten nach dem Beginn des Kampfes erhielt Capitain Arlen eine tödtliche Wunde — eine Kanonenkugel riß ihm das Bein weg.

Er wollte ſich nicht in die unteren Räume bringen laſſen, mußte aber 8 Minuten nach 6 Uhr vom Deck gebracht werden, da er durch den Blutverluſt ohnmächtig geworden. 12 Minuten nach 6 Uhr wurde der erſte Lieutenant, Watſon, durch einen Traubenſchuß in den Kopf ſchwer verwundet; er wurde beſinnungslos hinabgetragen. Nun war nur noch ein Lieutenant, W. H. Arlen, übrig; er befehligte die Brigg auf eine ſehr rühmliche Weiſe und unter den ungünſtigſten Umſtänden. Der Argus wurde in dieſer kritiſchen Lage von dem jungen Befehlshaber trefflich gehandhabt; ein Verſuch des Feindes, ſeinen Spiegel zu kreuzen, indem er weghielt, wurde dadurch vereitelt, daß die amerikaniſche Brigg in den Wind luvte, einen halben Gang machte und dem Feinde eine volle Lage nach der Länge gab. Da aber Braſſen nach hinten weggeſchoſſen waren, brach der Argus rund ab und braſſ'te wieder voll, als es dem Feind gelang, um den Spiegel zu laufen und den Argus nach der Länge zu beſchießen. 20 Minuten nach 6 Uhr war der Argus, da die Radtaue und faſt die ganze laufende Takelage weggeſchoſſen worden, nicht mehr zu bewältigen, und der Feind wählte ſeine Stellung nach Belieben. Um halb 7 Uhr kehrte Watſon auf das Deck zurück und fand den Feind unter dem Spiegel des Argus liegen und widerſtandslos ſein Feuer auf ihn ſpeien. Man machte einen Verſuch, an ihn zu kommen, um zu entern; es war aber nicht thunlich, denn die amerikaniſche Brigg rührte ſich nicht, wäh-

rend der Feind auf ihrer Windvierung ſtand und ungeſtraft ein Kreuzfeuer unterhielt, war der Argus kaum im Stande, einen Schuß zu thun. 40 Minuten nach 6 Uhr wurde die Flagge herabgenommen und der Feind, der in demſelben Augenblicke an Bord kam, nahm über dem Bug Beſitz.

Die engliſche Brigg war der Pelikan, 18, Capitain Maples, mit 16 zweiunddreißigpfündigen Caronaden, 4 langen Kanonen und einer zwölfpfündigen Caronade bewaffnet. Die Ausrüſtung des Argus beſtand aus 18 vierundzwanzigpfündigen Caronaden und 2 Jagern. Der Feind war um ſo viel ſchwerer, daß es zweifelhaft bleibt, ob der Argus ihn unter den glücklichſten Umſtänden hätte kapern können; aber man war in der Marine ſtets der Anſicht, daß der Mangel an Offizieren und der Umſtand, daß die Mannſchaft des Argus nicht in einem Zuſtande geweſen, um in ein Treffen zu gehen, die Niederlage veranlaßt habe. Das amerikaniſche Schiff hatte treffliche Offiziere, was Befähigung betrifft, aber die Batterien mußten nothwendigerweiſe ohne die gehörige Beaufſichtigung bleiben, nachdem Watſon weggebracht worden. Es iſt nicht leicht, zu glauben, daß Capitain Arlen mit Leuten in den Kampf gegangen wäre, die ſichtbar unter dem Einfluſſe des Weines ſtanden; nichts iſt aber wahrſcheinlicher, als daß die Mannſchaft des Argus zu abgemüdet und durch die beſondere Lage, in welcher das Schiff war,

zu hart mitgenommen worden; auch mag ſie wohl dem eben erwähnten Einfluß unterworfen geweſen ſein, ohne daß dies zur Kenntniß der Oberoffiziere gekommen. Man ſagte in der That, ſie hätten an den Kanonen „genickt," ſo müde ſeien ſie geweſen. Eine Thatſache iſt außer allem Zweifel geſetzt — während die Brigg, ſo lange ſie beweglich war, ſehr gut gehandhabt wurde, war das Feuer keines amerikaniſchen Kreuzers in dieſem Kriege ſo wenig verderblich, wie das des Argus. Man hat dies der Ermüdung der Mannſchaft zugeſchrieben, und es iſt vernünftig, anzunehmen, daß in Folge der frühen Entfernung zweier Lieutenants von den Batterien die Sicherheit des Feuers nicht geſteigert wurde. Ueberdies muß bemerkt werden, daß der Pelikan um ein Viertheil größer war, als ſein Gegner.

Auf der andern Seite ſcheint das Feuer des Feindes, wenn man ſeine Länge, die Nähe und den Mangel an Widerſtand in Anſchlag bringt, eben nicht ſehr bedeutend geweſen zu ſein. Der Argus verlor an Todten zwei Cadetten und vier Mann, an Verwundeten ſiebenzehn Mann, und doch hatte der Kampf drei Viertelſtunden gedauert. Der Pelikan, der übrigens doch vortrefflich gehandhabt ward, und ſich im Treffen wacker hielt, hatte ſieben Todte und Verwundete; weder im Holz, noch ſelbſt oben, hatte er viel gelitten. Capitain Arlen ſtarb in dem Hoſpitale von Mill-Priſon an ſeinen Wunden,

und wurde von dem Feinde mit kriegeriſchen Ehren begraben. *) Watſon wurde wieder hergeſtellt.

---

*) W. Henry Allen war zu Providence, Rhode Island, am 21. Oct. 1784, geboren. Sein Vater diente als Offizier in der Revolutionszeit und ſeine Mutter war die Schweſter eines der Statthalter des Staates. In ſeinem 17. Jahre (den 26. April 1800) trat er in den Seedienſt und machte ſeinen erſten Kreuzzug in dem Georg Waſhington, Capitain Bainbridge; den zweiten in der Philadelphia, Capitain S. Barron; den dritten im John Adams, Capitain Rodgers. 1805 kam er als Lieutenant zur Conſtitution, Commodore Rodgers. 1807 diente er als Lieutenant auf dem Cheſapeake und die einzige Kanone, die auf den Leopard gefeuert wurde, brannte er durch eine Kohle ab. Er blieb unter Decatur auf dieſem Schiffe und folgte dieſem Offizier auf die United States, 44 Kanonen, als erſter Lieutenant. Als ſolcher diente er, als der Macedonian gekapert wurde. Bei dieſer Gelegenheit zeichnete ſich Allen ſehr aus.

Capitain Allen galt als einer der beſten Offiziere ſeines Ranges in der Marine. Ein echter Seemann, war er von ſanftem und edelm Benehmen, von ſchönem kräftigem Aeußern und trefflicher Geiſtesbildung. Sein Einfluß auf die Mannſchaft der Schiffe, an deren Bord er diente, war ſehr groß und man kann jetzt nicht ſagen, wie der Kampf, in welchem er fiel, ausgegangen wäre, hätte ihn der Tod nicht ſo bald weg gerafft. Er war unverheirathet.

Die beiden Lieutenants des Argus waren, obgleich jung im Dienſte, ſehr verdiente Männer. Watſon ſtarb einige Jahre darauf auf der weſtindiſchen Station und hinterließ einen ungemein hohen Namen durch ſeine edeln perſönlichen Eigenſchaften, während der jüngere Lieutenant, der denſelben Namen wie Capitain Allen trug, ohne jedoch mit ihm verwandt zu ſein, im Kampfe mit Seeräubern blieb und als Menſch und Offizier hoch gehalten wurde. Er war ein Offizier von großer Biederkeit, ausgezeichneter Bildung, bewährtem Muth und edeln Grundſätzen.

So verlor die Marine, den Enterpriſe abgerechnet, die fünf kleinen Kreuzer, welche vor Tripolis thätig geweſen, und durch die Erzählungen und Erinnerungen der Seeleute dem Dienſte ſo theuer geworden waren. Der Argus allein war unter Umſtänden genommen worden, welche es nicht möglich machten, auch nur eine Kanone zu gebrauchen. Diejenigen, welche ſich der Zeit erinnerten, wo ein Stuart, Sommers, Decatur, Hull und Smith, kühne und ehrgeizige junge Seeleute, dieſe Schiffe in einer fernen See befehligten, legten eine Wichtigkeit auf ihren Verluſt, welche mit dem wahren Werthe derſelben in gar keinem Verhältniſſe ſtand; und man überſah nicht, daß die Enterpriſe allein, der gutes Glück ſich ſchon ſo oft bewährt hatte, ungeſtraft in der Mitte der feindlichen Seemacht zu kreuzen fortfuhr, während ihre Gefährten, einer nach dem andern, gefallen waren. *)

*) Das Glück der Entrepriſe wird ſich beſſer herausſtellen, wenn man ihr Thun kurz zuſammenfaßt. Im franzöſiſchen Kriege nahm ſie, unter Lieutenant Commodore Shaw, mehr franzöſiſche Caper weg, als irgend ein Schiff in Weſtindien, und ihr Kampf mit dem Flambeau war einer der heißeſten dieſer Art, die man kennt. In dem folgenden Kriege nahm ſie den Tripoli, der gleich ſtark war. Man kann ſagen, daß ſie die Philadelphia verbrannte, da ihre Offiziere und Mannſchaft, mit einer unbedeutenden Ausnahme, allein dabei befehligt waren. In dem engliſchen Kriege nahm ſie den Boxer und der Feind konnte ihrer nie habhaft werden, obgleich ſie, nachdem man ſie in eine Brigg umgetakelt hatte, ſchlecht ſegelte.

J. F. Cooper's
ſämmtliche Werke.

145ſtes — 147ſtes Bändchen.

Geſchichte der Nordamerikaniſchen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Vierter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.
Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

von

Dr. H. Künzel,

Mitglied der Camden Society in London.

Vierter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Geſchichte

der

Nordamerikaniſchen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Engliſchen überſetzt

Erſtes Kapitel.

Engliſches Geſchwader im Cheſapeake. — Angegriffen von amerikaniſchen Kanonenbooten. — Affaire im Jamesfluſſe. — Der Skorpion und die Aeſpe. — Wegnehmung der Aeſpe. — Neu-London im Blokadezuſtand. — Angriff auf den Alligator. — Angriff auf ein Kanonenboot. — Kriegführung im Delaware. — Action von Kanonenbooten. — Verluſt von kleinen Schiffen. — Große Corvetten.

Kurz nach dem Beginn des Krieges, hatte der Feind den Admiral Sir John Borlaſe Warren, mit dem Unterbefehlshaber Contreadmiral Cockburn, gegen die kleine Flotte der Republick abgeſchickt. Mehrere Zweidecker erſchienen an der Küſte und faſt hundert britiſche Flaggen wurden in den amerikaniſchen Gewäſſern verſammelt. Eine bedeutende Macht zog ſich im Cheſapeake zuſammen, welche theilweiſe in der erwähnten Weiſe zur Bewachung der Conſtellation verwendet wurde, während die kleinen Schiffe Landungen auf der Küſte machten, oder in die Flüſſe und Buchten, woran dieſe Gewäſſer ſo reich, eindrangen; eine Art der Kriegführung, welche auf die amerikaniſche Nation keine andere Wirkung ausübte, als die Gemüther zu irritiren und die, was den Feind anbelangt, keinen wohlthätigen Einfluß auf ſeine Haltung haben konnte, ſondern die Gefühle der meiſten hierbei Beſchäftigten verletzen mußte, da dieſes Verfahren dem gewöhnlichen militäriſchen Dienſte ſo ganz entgegengeſetzt war.

Anfangs Juni 1813 ſoll der Feind mehr als 20 Kreuzer, von denen mehrere Linienſchiffe, in und um das Cheſapeake gehabt haben. Die Flaggen der beiden Admirale waren unter ihnen, und in deren Gegenwart ward der erſte der bereits berichteten Angriffe auf die Conſtellation unternommen. Am 18. kamen 3 Fregatten nach Hampton Roads und eine derſelben kam faſt bis an die Quarantaine, indem ſie ihre Boote zur Zerſtörung einiger kleinen Schiffe im Jamesfluße abſandte. Am nächſten Tage kam die Flottille von Kanonenbooten, unter den Befehlen des Capitains Tarbell, dem damaligen Commandeur der Conſtellation, zum Angriffe auf dieſelbe herab. Es waren im Ganzen 15 Boote, in 2 Diviſionen agirend, von denen die eine vom Lieutenant Garner und die andere vom Lieutenant Robert Henley befehligt ward. Die Offiziere und Leute der Fregatte wurden zu ihrer Bemannung genommen und faſt alle Lieutenants Cadetten hierzu verwendet. Eine Compagnie Büchſenſchützen erbot ſich freiwillig zum Dienſte mit den Seeleuten und wurde gleichfalls in die Boote vertheilt. Das Wetter verhinderte Capitain Tarbell ſich dem Feinde zu nähern, bis am Sonntag den 20., wo eine Windſtille eintrat, die Kanonenboote auf gute Schußweite herankamen und um 4 Uhr Nachmittags ihr Feuer auf die Fregatte eröffneten. Zu dieſer Zeit lagen die beiden andern Fregatten noch in der Rhede.

Die Kanonenboote wurden im Halbmonde formirt

und eine lebhafte Kanonade von Seiten der Amerikaner begonnen. Es währte eine Zeit lang, bis der Feind es erwiederte, da der Ueberfall im Dunkel und Nebel ihn vollkommen überraſcht hatte. Die Flottille begann die Action vom Ankerplatze; es wurde aber bald für unmöglich erachtet, die Boote ruhig zu halten, und viele derſelben lichteten und kamen aus ihrer Richtung, durch deren Beibehaltung nur die Kanonen hätten gehörig zielen können. Die Vertheidigung der Fregatte war ſehr ſchwach und nach Abfeuerung mehrer vollen Lagen wollte ſie Fahrwaſſer gewinnen, der Wind war aber zu leicht, um ſie in Stand zu ſetzen, ſich mit den übrigen Fregatten zu vereinigen oder flott zu werden. So befand ſich das Schiff in einer ſehr kritiſchen Lage und verdankt faſt nur den Begleitern ſein Entkommen, denn nach einer heftigen mehr denn ſtundenlangen Canonade konnte eines der untern Schiffe herbeikommen, worauf dann der Kampf viel ſchärfer wurde. Als aber der Wind zunahm und auch das dritte Schiff ſich näherte, gab Capitain Tarbell der Flottille das Signal zum Rückzuge.

In dieſer Affaire wurden die meiſten Boote mit Umſicht geführt. Das Feuer war gut dirigirt und das obere Schiff litt bedeutend. Das Feuer dieſes Schiffes war ſehr ſchwach und ſcheint durchaus nicht von Wirkung geweſen zu ſein. Das des zweiten Schiffes dagegen war ſehr lebhaft und insbeſondere gut dirigirt. Obgleich der Verluſt der Amerikaner an Leuten nur klein war, indem nur 1 Oberſteuermann getödtet und 2 Leute verwundet wur-

den, umſchwirrten die Kugeln des Feindes ſie doch hagel-dicht. Ein Boot erhielt einen böſen Schuß zwiſchen Wind und Waſſer und mehrere andere verloren ihre Steuerru-der oder wurden auf ſonſtige Weiſe beſchädigt. Das vom Segelmeiſter, Mr. Nantz, befehligte Kanonenboot ward unfähig und gerieth in Gefahr, vom Feinde genommen zu werden; Capitain Tarbell ließ es jedoch vom Boote des Lieutenants W. B. Shubrick, von der Conſtellation, ins Schlepptau nehmen, und ſo ward es von der Stelle gebracht.

Die zuerſt in den Kampf gerathene Fregatte hielt man für den Narziß, 32 Kanonen, und die zu ihrem Beiſtande gekommene für die Juno, 38 Kanonen, Capi-tain Saunders. Dieſer Verſuch hatte indeß zur Folge, die meiſten der an Bord der Kanonenboote beſchäftigten Offiziere von den ſchlechten Eigenſchaften dieſer Art von Schiffen zu überzeugen, indem ſich zeigte, daß ihnen im Allgemeinen der gehörige Grad von Feſtigkeit mangelte, um ihr Feuer ſicher zu machen, ſelbſt in ruhigem Waſſer. Das Zurückprallen der Kanonen trieb ſie derart zurück, daß das Zielen unſicher wurde, und man hatte geſehen, daß ſie nur mit Hülfe der Steuerruder in der gehörigen Lage gehalten werden konnten.

Die nächſte Flotte, eine große Macht des Feindes, beſtehend aus 14 Segeln, kam in die Rhede, und ein Angriff wurde erwartet. Am 20. lichteten die feindlichen Schiffe die Anker und ſegelten mit der Fluth bis an die

Mündung des Jamesfluſſes, wo, während des Nachmittags, ihre Vorbereitungen zur Abſendung einer großen Macht in Booten beobachtet wurden. Da ſo ſehr viel von der Vertheidigung der Batterien der Inſel Craney abhing, ſendete Capitain Caſſin, der die Seemacht zu Norfolk befehligte, 3 von den Lieutenants der Conſtellation, die Herren Neale, W. Brandford Shubrick und Sanders, ans Land, um die Beſorgung der vorzüglichſten Kanonen zu übernehmen. Dieſen wurde zugeſellt Lieutenant Breckenridge, von den Marineſoldaten, mit ungefähr 50 Mann von dieſem tapfern Corps. Die meiſten damals zu Norfolk befindlichen Seeoffiziere, wenn ſie auch nicht zur Fregatte gehörten, wurden ebenfalls in den Kanonenbooten oder auf der Inſel verwendet.

Frühe am Morgen des 22. entdeckte man, wie der Feind eine bedeutende Macht, die Spitze von Nanſemond umſegelnd, landete; und ungefähr um 8 Uhr verſuchten die Barken der Kriegsſchiffe die Landung im Angeſichte der Inſel Craney, an einem Punkte, wo ſie wohl nicht dem Feuer der Kanonenboote, jedoch dem der Seebatterien ausgeſetzt waren. Mr. Neal eröffnete nun ſein Feuer, welches mit großer Kaltblütigkeit und Präciſion dirigirt ward, und nachdem er 3 Boote in den Grund gebohrt hatte, gab der Feind den Verſuch auf. Die Erzählung der übrigen Operationen dieſes Tages gehört eher in eine allgemeine Kriegsgeſchichte als in ein Werk dieſer Art.

Die Offiziere, Seeleute und Marineſoldaten der Conſtellation, ſo wie die übrigen zur Marine Gehörenden, welche bei dieſer Gelegenheit verwendet wurden, fanden Anerkennuug für ihre Feſtigkeit, Disziplin und den unter ihnen herrſchenden Geiſt. Eine der geſunkenen Barken ſoll ein Boot beſonderer Art geweſen ſein, das wegen der großen Menge ſeiner Ruder die Centipeda genannt wurde. Nach der Beſchreibung ſoll ſie 50 Fuß lang geweſen ſein und eine Bemannung von 78 Mann gehabt haben. Ungefähr 40 Gefangene wurden von den geſunkenen Booten gemacht, der Totalverluſt des den Seeleuten und Marineſoldaten gegenüber geweſenen Feindes iſt nicht bekannt. Indem er das Feuer der Seebatterien beſchreibt, ſagt Capitain Caſſin, daß es dem Schießen von Büchſenſchützen glich. Es unterliegt keinem Zweifel, daß es der Feind viel zu wohl unterhalten und wohl gerichtet fand, um es lange aushalten zu können.

Die Regierung hatte verſchiedene kleine Schiffe zur Vertheidigung der Buchten und Flüſſe ausgerüſtet, unter andern waren dies der Skorpion und die Aeſpe. Am 14. machten ſich dieſe beiden kleinen Kreuzer vom Yeocomico auf den Weg und fuhren in den Fluß ein, als um 10 Uhr des Morgens eine bedeutende feindliche Macht in ihrer Verfolgung ſichtbar ward. Der Skorpion, an deſſen Bord der ältere Offizier, machte der Aeſpe ſogleich das Signal, mit Vorſicht zu agiren und begann, den Fluß hinauf zu treiben. Da die Aeſpe ein ſchlechter Seg=

ler war, hielt es ihr Befehlshaber, Mr. Sigourney, für gerathener, wieder in die Bucht zurückzugehen. Ihm folgten 2 Briggs, welche oberhalb der Barre (Reihe Felſen) ankerten und ihre Boote ausſetzten. Mr. Sigourney erachtete es nun für klüger, höher in den Yeocomico hinaufzugehen, und da der Feind bereits heranzog, kappte er ſein Tau und ging unter Segel. Drei Boote griffen die Aeſpe bald darauf an, welche ſich ſehr tapfer vertheidigte und ſie hübſch abwieß. Der Feind holte ſich indeß Verſtärkung und erneuerte die Attacke mit 5 Booten, worauf Mr. Sigourney die Aeſpe ſtranden ließ, welche von ungefähr 50 Mann geankert und zuletzt von denſelben auch behauptet wurde. Sie wurde in Brand geſteckt und verlaſſen, allein Mr. M' Clintock, der zweite befehlhabende Offizier, beſtieg ſie wieder und es gelang ihm die Flammen zu löſchen. In dieſer Affaire wurde Mr. Sigourney getödtet, er ſtarb mit dem Schwerdte in der Hand, in der Vertheidigung ſeines Schiffes, auf eine Art, die ſeiner Bildung und ſeiner perſönlichen Tapferkeit zum höchſten Ruhme gereicht. *) Die Aeſpe hatte 2 oder 3 leichte Kanonen und eine Be-

---

*) Mr. Sigourney war aus Boſton und hatte als Cadett unter Lawrence gedient, unter deſſen Leitung er den Dienſt lernte. Wenige zeigten wohl noch mehr Anlage für ihren Beruf, als dieſer junge Mann, der, als er ſtarb, nur 5 Jahre im Dienſte geweſen war. Er muß damals ungefähr 21 Jahre alt geweſen ſein.

mannung von 21 Seelen. Zehn davon wurden getödtet, verwundet und vermißt; Thatſachen, welche die Tapferkeit der Vertheidigung bezeugen.

Während dieſe Ereigniſſe im Süden vorgingen, zogen einige Bewegungen weiter gegen Norden einen Theil der feindlichen Streitmacht in die Gewäſſer des Long Island-Sundes, wo ſie, mit gelegentlichen Umtauſchungen der Schiffe, bis zum Ende des Krieges verweilte. Nachdem das Schiff die Vereinigten Staaten, nach ſeiner Zurückkunft vom Kreuzen, während deſſen es den Macedonian gekapert hatte, zu New-York ausgebeſſert worden, bereitete ſich Com. Decatur wieder zum Segeln vor, und zwar mit der letztgenannten Fregatte in Gemeinſchaft. Da der Hornet gleichfalls um dieſe Zeit bereit war, in See zu ſtechen, um ſich mit dem Cheſapeake, Capitain Lawrence, zu vereinigen, gingen die 3 Schiffe zuſammen unter Segel und paſſirten Hell-Gate am 27. Mai, in der Abſicht, die Küſte zwiſchen Montauk und Block Island zu beſtreichen. Erſt am 11. Juni fanden die Schiffe Gelegenheit, das Race zu paſſiren; nahe dem Ende der Inſel trafen ſie jedoch auf eine ſehr überlegene Macht und wurden in den Hafen von Neu-London getrieben. Hier erlitten alle 3 Schiffe eine enge Blockade, auch konnte keine der 3 Fregatten während der übrigen Zeit des Krieges die freie See gewinnen, obgleich die Gelegenheit lange und eifrig geſucht wurden. Zuletzt wurden ihre Offiziere und Leute auf andere Schiffe verſetzt.

Es kann eine Idee von der großen Wichtigkeit geben, welche den Mitteln, Blockaden aufzuheben, beigelegt werden mußte, wenn man ſich erinnert, daß der Feind, während er die 3 amerikaniſchen Schiffe, welche damals in der Themſe oberhalb Neu-London lagen, bewachte, es zu gleicher Zeit auch in ſeiner Macht hatte, den wichtigſten Punkt auf dem Continente in Betreff des Küſtenhandels, zu blockiren.

Um dieſe Zeit ward auch eine kleine Brigg, genannt die Viper, welche unter den Befehlen des Lieutenants John D. Henley dem Dienſte übergeben worden, unter Umſtänden, die ſo einer detaillirten Beſchreibung bedürfen, vom Narziß, mit 32 Kanonen, genommen. Mr. Henley, eben ſo wie Mr. Crane vom Nautilus, Mr. Nicholſon von der Sirene, Mr. Watſon vom Argus, Mr. Renſhaw von der Klapperſchlange, Capitain Reed vom Vipern, und alle Offiziere und Leute unter ihren Befehlen, hatten, wie ſich durch regelmäßige Unterſuchungen einer Prüfungscommiſſion ergab, bei den verſchiedenen Gelegenheiten, wo ſie die genannten Schiffe verloren, ihre Pflicht vollkommen erfüllt.

Der Schooner der Vereinigten Staaten, Ferret, Lieutenant Kearney, ein anderes der kleinen, auf der ſüdlichen Küſte zur Beſchützung der Buchten, Flüſſe, Sunde und Meerzungen verwendeten Schiffe ging im Februar 1814 in der Brandung von Stoney Inlet verloren, jedoch wurde ſeine ganze Mannſchaft gerettet.

Im Januar deſſelben Jahres lag der Alligator, ein anderer kleiner Schooner, befehligt von Mr. Baſſet, Segelmeiſter, unweit der Küſte von Cole's Island vor Anker, als Mr. Baſſet eine feindliche Fregatte und Brigg, gerade außerhalb der Strömung, bemerkte, und vermuthete, daß im Laufe der Nacht etwas gegen ihn unternommen werden würde. Demzufolge wnrden Vorbereitungen zum Empfange des Feindes getroffen. Ungefähr um halb 8 Uhr des Abends wurden 6 Boote entdeckt, die unter dem Schutze des Seegraſes mit umwickelten Rudern herbeikamen. Sobald ſie nahe genug waren, rief man ſie an und eine Muskete ward auf ſie abgefeuert. Die Boote gaben nun eine allgemeine Charge mit Musketen und kleinen Kanonen, welche der Alligator ſogleich erwiederte. Der Schooner kappte hierauf ſein Tau und, einen leichten Wind benutzend, gehorchte er ſogleich ſeinem Steuer. Durch dieſe Schnelligkeit gelang es Herrn Baſſet, ſeine Angreifer zurückzuweiſen, obgleich der Schooner bald darauf ſtrandete. Dem Alligator wurden 2 Mann getödtet und 2 verwundet, während der Verluſt des Feindes niemals bekannt geworden. Der Schooner hatte nur 40 Leute an Bord, während die Boote deren mehr als hundert geführt haben ſollen. Der Letzteren Verluſt muß ſehr bedeutend geweſen ſein, ſonſt würden ſie wohl den Angriff nicht aufgegeben haben, nachdem der Alligator geſtrandet war. Das Feuer dauerte ungefähr eine halbe Stunde und der Schooner litt ziemlich in ſeinem Segel- und

Tauwerk. Ein großer Cutter, von dem man vermuthete, daß er eines der feindlichen Boote bei dieſer Gelegenheit geweſen, ward bald darauf bei North Ediſto, in einem übel zuſammengeſchoſſenen Zuſtande aufgebracht. Die Leichname eines Offiziers und eines gemeinen Matroſen wurden gleichfalls nahebei gefunden. Der Erſtere hatte einen Arm verloren und eine Schußwunde. Seines tapfern Benehmens wegen wurde Mr. Baſſet befördert.

Wir wollen die Ereigniſſe, die ſich auf den Alligator beziehen, zuſammenfaſſen, indem wir hier einen ſonderbaren Vorfall erzählen, der das Schiff nicht lange darauf betraf. Nachdem es wieder ausgebeſſert worden, kehrte es unter Mr. Baſſet in die ihm zum Kreuzen angewieſene Gegend zurück. Während das Schiff nun, am 1. Juli 1814, im Port Royal Sunde, oberhalb der Inſel St. Simon an der Küſte von Georgia, lag, ward eine ſchwarze Wolke entdeckt, welche ſich ſchnell in der Richtung vom Continente näherte. Da der erſte Windſtoß gleich jeden Anſchein eines ſtarken Orkans hatte, ſo kappte Mr. Baſſet, in der Ueberzeugung, daß derſelbe ſeinen Schooner packen würde, wenn er ihm nicht durch Abgewinnen des Windes auswiche, ſein Tau, reffte ſein Vorderſegel auf und verſuchte, den Alligator an's Land zu bringen. Kaum war das Schiff außer dem Winde, als ein furchtbarer Windſtoß es traf, welchen es aber tüchtig aushielt; Mr. Baſſet glaubte nun die Gefahr vorüber, ließ das Steuerruder ablaſſen und den Tauanker ſinken. So hob ſich

das Schiff wieder. In ungefähr 10 Minuten indeß traf es ein anderer Windſtoß und das zweite Kabeltau ward abgeſchnitten. Unglücklicherweiſe war dies aber unnütz, denn dieſer zweite Windſtoß drehte den Alligator rund um ſich ſelbſt und kehrte ihn um, wie eine Nußſchaale. Der Schooner füllte ſich und ſank 4 Faden tief, mit ſeiner Spitze nach Oſten. Zu allem Unglücke ward ein Cutter, welcher auf der einen Seite des Verdeckes lag, auf die andere hinüber geworfen, wodurch viele Perſonen getödtet und gefährlich verwundet wurden, unter andern die Cadetten Brailesford und Rogerſon, welche darunter geriethen. Dieſe beiden Herren und 17 Leute ertranken, 4 wurden vermißt, die wahrſcheinlich das gleiche Schickſal theilten, und 16 Perſonen wurden gerettet. Der Alligator ward in der Folge wieder aufgebracht.

Der Küſtenkrieg im Süden war durch viele andere kleine Heldenthaten ausgezeichnet, die den bereits berichteten ähnlich ſind; eine derſelben jedoch, welche unter den Augen des Capitains Dent, der damals zu Charleston befehligte, ausgeführt worden, verdient beſonderer Erwähnung. Obgleich wir dadurch der Zeit bis nahe zum Schluſſe des Krieges vorgreifen, ſo erzählen wir ſie doch hier, in der Abſicht, dem Leſer die meiſten dieſer einzelnen Beiſpiele von Tapferkeit in einem Gemälde vorzuführen.

Während Capitain Dent im Januar 1815 am North Ediſto war, erfuhr er, daß ein zum Hebrus, Capitain Palmer, gehörendes Detaſchement Offiziere und Leute,

auf einer Seite der Inſeln in der Nachbarſchaft Waſſer einnähmen, und er ließ Mr. Lawrence Kearney ſich von der Waſſerſeite mit 3 Barken nähern, um ſie abzuſchneiden, während eine Abtheilung Milizen es verſuchte, ſie zu Land anzugreifen. Außer Kanonenſchuß-Weite lag die Fregatte vor Anker; ſobald ſie jedoch die Abſicht der Amerikaner inne ward, feuerte ſie und gab noch andere Signale zur Rückkehr, worauf 2 der Boote auf ſie zuſteuerten und ein ſtarkbemannter Lichter gleichfalls verſuchte auszulaufen. Glücklicherweiſe ſchlug der Wind um und brachte den Hebrus den amerikaniſchen Barken zwar windwärts, den Lichter dieſen jedoch leewärts. Seinen Vortheil einſehend, beſchloß Mr. Kearney einen Ausfall auf den Letzteren zu machen, trotz den Fregatten und den beiden heranrudernden Booten. Der Hebrus, welcher die gefahrvolle Lage ſeines Lichters bemerkte, machte nun die größten Anſtrengungen zu ſeiner Rettung. Die Fregatte feuerte auf ihre eigenen Kutter, um ſie zum Beiſtande des Lichters zurückzutreiben, und ein drittes Boot ward zum ſelbem Zwecke abgeſendet. Zugleich eröffnete ſie ihr Feuer auf die amerikaniſchen Barken, und zwar mit einiger Wirkung, indem ein Schuß einem Mann an der Seite des Mr. Kearney den Kopf wegnahm. Allein dieſer tapfere Offizier, welcher mit Nichtachtung alles Andern ſeinen Zweck verfolgte, enterte den Lichter unerſchrocken und nahm ihn, und zwar unter den Kanonen der Fregatte, zu der er gehörte. Das Langboot

des Hebrus ward gleichfalls genommen, indem deſſen Leute ſich an Bord des Lichters geflüchtet hatten, ſobald die Gefahr nahe gekommen. Das Letztere hatte eine Caronade und ſechs Drehbaſſen, nebſt noch andern Waffen.

Mr. Kearney machte bei dieſer Gelegenheit ungefähr vierzig Gefangene. Da der Hebrus ihm den Rückzug auf dem Wege, den er gekommen, abſchnitt, brachte er ſeine Priſe nach dem Süd-Ediſto.

Wenige Tage ſpäter kaperte Mr. Kearney in dem Langboote des Hebrus, mit einer Mannſchaft von 25 Leuten, einen zum Severn gehörenden Lichter, der zwiſchen 30 bis 40 Mann an Bord hatte. Schönere Thaten dieſer Art wurden im Kriege nicht ausgeführt*).

Der Aufzählung kleinerer Kämpfe bleibt noch hin-

*) Die Dienſte und der Charakter des Capitains Kearney, welcher noch lebt, ſind viel bekannter in der Marine als im Lande überhaupt. Bald nachdem er im Jahre 1807 in den Dienſt getreten, wurden ihm ſchon mit Verantwortlichkeit verknüpfte Commando's übertragen; und als Lieutenant hatte er wahrſcheinlich länger Schiffe befehligt, als irgend ein damals auf den Liſten ſtehender Capitain. Er commandirte die Enterpriſe viele Jahre lang als Lieutenant und ehe er noch Oberlieutenant und Commandeur geworden, hatte er bereits zehn Jahre in einzelnen Stellen zugebracht. Zu einer viel ſpätern Zeit wurde von dieſem Offizier behauptet, daß ſein Schiff, der Warren von 20 Kanonen, mehr dazu beigetragen habe die Seeräuber im Mittelmeere zu unterdrücken, als alle andere Schiffe, franzöſiſche, engliſche, amerikaniſche und ruſſiſche zuſammengenommen. Capitain Kearney's Mutter war eine Schweſter des bedauerten Lawrence, deſſen Familiennamen er trägt.

zuzufügen eine Attaque auf das Kanonenboot Nr. 160, befehligt von Mr. Paine. Dieſer Offizier, welcher damals den Rang eines Segelmeiſters hatte, gab einer Anzahl von Küſtenſchiffen von Savannah bis St. Mary Convoy, als eine Expedition, beſtehend aus einem vollbemannten Lichter und zehn Booten, ihn im St. Andreas-Sunde, ungefähr um 3 Uhr Nachmittags am 6. October 1814 angriff. Nach einer kurzen Canonade und einem ſcharfen, ungefähr 20 Minuten lang währenden Musketenfeuer, wurde der Feind handgemein und enterte das Boot. Nur 16 Leute hatte das Boot zu ſeiner Vertheidigung, indem ſeine ganze Bemannung aus 30 Leuten beſtand. Mr. Paine wurde ſchwer verwundet, ſo wie auch zwei ſeiner Leute. Der Feind erlitt einen ſchweren Verluſt, da die Vertheidigung wohl geleitet und hartnäckig war *).

Ein kurzer Bericht über die Kriegführung in Delaware wird hier am füglichſten eingeſchaltet. Dieſe Bai hatte nicht die Wichtigkeit, die ſie im Kriege von 1775 beſaß. Damals war Philadelphia ſowohl die commerzielle als auch die politiſche Hauptſtadt des Landes; die letztere Auszeichnung hatte die Stadt jedoch nunmehr verloren, und in Betreff der Schifffahrt fingen mehrere Häfen an, ihr ſchnell den Vorrang abzugewinnen. Demzufolge ver-

*) Seines tapfern Benehmens wegen ward Mr. Paine befördert, er iſt jetzt Commandeur.

wendete der Feind viel geringere Aufmerkſamkeit auf dieſe Gewäſſer, als auf die des Cheſapeake, und auf andere Punkte von bedeutenderem Intereſſe. Ueberdem vergrößerte die Länge des Fluſſes die Sicherheit der an ſeinen Ufern liegenden Orte, und ernſte Angriffe fürchtete man daher wenig. Indeſſen war doch eine aus Kanonenbooten und Schaluppen beſtehende Flottille ausgerüſtet und unter die Befehle des Lieutenants Angus, eines Offiziers von geprüftem Geiſte, geſtellt worden.

Am 29. Juli 1813 erfuhr Mr. Angus, daß eine feindliche Kriegsſchaluppe das Cap umſegelt habe, und er eilte ſie zu recognosciren mit 8 Kanonenbooten und 2 Schaluppen. Die Kriegsſchaluppe war an den Sandbänken von Crow geſtrandet, und es wurde beſchloſſen ſie anzugreifen. Ehe jedoch die Flottille ſich ordnen konnte, kam eine Fregatte herbei und ankerte in ſolcher Entfernung von der Schaluppe, daß ſie ihr beiſtehen konnte. Endlich waren alle Boote, bis auf eines, Nr. 121, Mr. Shead, an ihren gehörigen Stellen, und die Canonade begann. Nr. 121 war unglücklicherweiſe anderthalb Meilen von ſeinen Gefährten abgekommen, und obgleich es alles aufbot, gelang es ihm durchaus nicht, in die Linie wieder einzutreten. Nach einer ſcharfen, mehr denn ſtundenlangen Canonade, ſendeten die britiſchen Schiffe acht wohlbemannte Boote gegen den Nachzügler ab. Da er ſah, daß alle ſeine Bemühungen, den Linie wieder zu gewinnen, nutzlos ſeyen, faßte Mr. Shead Anker und

bereitete ſich mit einer ſehr lobenswerthen Kaltblütigkeit zum Empfange des Feindes vor. Sobald ſein Boot ruhig war, feuerte Mr. Shead auf den Feind. Bei der erſten Charge ward der eiſerne Plock der Kanone untauglich. Trotz dieſes Zufalles ward ein zweiter Schuß abgefeuert und zwar mit Wirkſamkeit, allein die Lafette wurde faſt in Stücke geriſſen. Mr. Shead lud abermals, in der Hoffnung eine zufällige Schußweite zu gewinnen, allein ohne Erfolg. Inzwiſchen rückte der Feind beſtändig näher, ein tüchtiges Feuer aus ſeinen Kanonenbooten und aus kleinem Gewehr unterhaltend, und die Leute in Nr. 121 bereiteten ſich vor, die Enterer zurückzuſchlagen. Die Uebermacht der Angreifer machte indeß jeden Widerſtand vergeblich und bald füllten die Engländer das Verdeck des Kanonenbootes, nachdem deſſen Mannſchaft in den innern Raum getrieben worden.

Die feindlichen Schiffe waren die Juno von 38 Kanonen, und der Martin von 16 Kanonen; ihr Verluſt beſtand in 7 Getödteten und 12 Verwundeten. Nr. 121 hatte 7 Verwundete.

Nach der Wegnahme des Cheſapeake hatte die amerikaniſche Regierung während des Sommers 1813 nur drei Fregatten zur See, den Preſident 44, den Congreß 38, und den Eſſex von 32 Kanonen. Die Conſtitution von 44 Kanonen war in Reparatur; die Conſtellation von 38 Kanonen ward zu Norfolk blockirt, und die Vereinigten Staaten von 44 Kanonen, und der Ma-

cedonier von 38 Kanonen wurden in der Themſe zu Neu-London ſtreng bewacht. Der Adams von 28 Kanonen wurde reparirt und verändert; und nachdem der John Adams ſchon ein Mal abgetakelt und wieder activ gemacht worden, hatte man ihn, als unfähig in einem ſolchen Kriege zu kreuzen, wieder auf die Seite gelegt. Er wurde ſpäter ein zweites Mal reparirt, ohne jedoch noch im Stande zu ſein, in See zu gehen; und der New-York von 36 Kanonen, und der Boſton von 28 Kanonen wurden geradezu zum Tode verurtheilt. Der Krieg hatte kaum länger als ein Jahr gedauert, als alle Briggs genommen waren, mit Ausnahme der Enterpriſe, die man nicht länger, wie ſchon bemerkt worden, in See gehen zu laſſen wagte.

Der Verluſt der kleinen Schiffe veranlaßte die Sachverſtändigen, über die Urſachen nachzudenken, und es ſcheint die beſſere Meinung geweſen zu ſein, daß ſie mit zu vielen Kanonen beladen und auch zu ſehr bemannt waren. Insbeſondere ſtörte die große Anzahl von Leuten an Bord das Segeln, indem die Schiffe dadurch gezwungen waren, einen größeren Vorrath von Lebensmitteln und ſonſtigen nöthigen Dingen einzunehmen, als wofür ſie urſprünglich beſtimmt waren, aus welchem Grunde ſie zu tief ins Waſſer gingen, da die Leichtigkeit ihres Baues und ihre Schmalheit es unmöglich machte, ein entſprechendes Gewicht eiſernen Ballaſtes zu entbehren. Wären dieſe Schooner geblieben, mit einer

Bemannung von 70 oder 80 Mann und ihrer anfäng lichen Armirung, ſo hätten ſie wohl eine viel beſſere Chance für ſich gehabt Es ſollte indeß auch berückſichtigt werden, daß ein kleiner Kreuzer dem Wegnehmen viel eher unterworfen iſt als ein großer, während eine Fregatte ſtark genug iſt, die Hälfte der Kriegsſchiffe, die gewöhnlich auf der See betroffen werden, zurückzuweiſen.

Die Adminiſtration bewies Klugheit und Vorſicht in der Conſtruction der kleinen Schiffe, welche nun die kleinen Kreuzer erſetzen ſollten; dies waren Kriegsſchaluppen von einer Bauart und Stärke, die vollkommen allen Schiffen, ſelbſt kleineren Fregatten, gewachſen waren. Dieſe Schiffe waren groß genug viele Segel zu tragen, während ihre Bemannung mit denen der erwähnten kleinen Art in keinem Verhältniß ſtand. Obgleich von dreifach größerem Tonnengehalte führten ſie doch nicht noch ein Mal ſo viel Leute als die Letzteren, und konnten demnach einen verhältnißmäßigen Theil der Ausrüſtung derſelben entbehren. Zuletzt ergaben ſich ihre guten Eigenſchaften deutlich; und hätten die Feindſeligkeiten noch einige Zeit fortgedauert, ſo iſt es wahrſcheinlich, daß die große Art der Kriegsſchaluppen für die paſſendſten Schiffe wären befunden worden, die das Land hätte anwenden können, in Ermangelung einer hinreichenden Macht, die Küſte gänzlich vom Feinde zu ſäubern.

Zweites Kapitel.

Große Schiffe werden von Stapel gelaſſen. — Kreuzen des Adams. — Er wird in Brand geſteckt. — Kreuzen der Waſp. — Action zwiſchen der Waſp und dem Reindeer. — Die Waſp und der Avon. — Priſen der Waſp. — Verluſt dieſes Schiffes. — Kreuzen des Peacock. — Der Peacock und der Epervier. — Verfolgung des Peacock. — Kreuzen des Preſident.

Die Guerriere, 44 Kanonen, die erſte Fregatte, welche die amerikaniſche Regierung ſeit dem Jahre 1801 zur See ausgerüſtet, ward am 20. Juni 1814 zu Philadelphia von Stapel gelaſſen. Es war beſchloſſen, daß die Independence, 74 Kanonen, am nemlichen Tage zu Boſton vom Stapel gelaſſen werden ſollte, ſie blieb jedoch unterwegs ſtecken. Am 20. Juli indeß ward ſie gehörig in's Waſſer gebracht: der erſte Zweidecker, der je der amerikaniſchen Marine eigenthümlich gehörte, da der Amerikaner von 74 Kanonen, als er noch auf den Werften lag, dem Könige von Frankreich war abgetreten worden. Bald folgte die Java, 44 Kanonen, zu Baltimore. Commodore Rodgers ward für die Guerriere ernannt, Commodore Bainbridge für die Independence und Capitain Perry für die Java. Dieſes waren die einzigen großen Schiffe, welche auf dem atlantiſchen Meere während des Krieges von Stapel gelaſſen wurden, obgleich auch die Kiele vom Franklin, 74 Kanonen, Waſhington, 34 Ka-

nonen und Columbia gelegt und die beiden erſten Schiffe auch wirklich flott gemacht wurden, der Franklin im Jahre 1815 und der Waſhington im folgenden Jahre.

Die neuen Kriegsſchaluppen begannen im Laufe dieſes Sommers in See zu gehen. Der Frolic, 18 Kanonen, Capitain Bainbridge, hatte nur eine kurze Carriere, indem er am 20. April 1814 vom Orpheus, 36 Kanonen, Capitain Pigot, bald, nachdem er in See gekommen, verfolgt und gekapert wurde. Es war keine Aktion dabei, da der Frolic während der Verfolgung die meiſten ſeiner Kanonen über Bord geworfen hatte.

Der Adams, 28 Kanonen, war in Waſhington zu einer Kriegsſchaluppe reduzirt und verlängert worden, ſo daß er, nach dem Geſetze von 1812, 28 Kanonen auf einem Verdecke haben konnte. Es gelang ihm, die feindlichen Schiffe in Lynnhaven-Bay, in der Nacht vom 18. Januar 1814, zu paſſiren, und zwar unter den Befehlen des Capitains Morris, eines Offiziers, deſſen Carriere vom Range eines Cadetten aufwärts bis zu demjenigen, welchen er damals bekleidete, nachgewieſen worden. Der Adams wendete ſich nach Oſten, um der Spur der engliſchen Oſtindienfahrer zu folgen, und machte verſchiedene Priſen von keinem großen Werthe. Am 25. März indeſſen kaperte er den Oſtindienfahrer Woodbridge. Während er Beſitz davon nahm, klärte ſich das Wetter auf und Capitain Morris ſah ſich gerade leewärts von 25 Segeln, mit zwei Kriegsſchiffen, von welchen das eine,

ein großes Schiff, gerade auf ihn zukam. Die Priſe wurde natürlicherweiſe in Stich gelaſſen und der Adams bis zum folgenden Tage verfolgt, wo der Feind ſeinen Cours wieder aufnahm. Der Adams ſetzte ſein Kreuzen fort und lief in den Hafen von Savannah ein, um ſich zu verproviantiren. Am 5. Mai ging er wieder unter Segel nach dem Mantilla-Riff, um dort das Jamaika-Convoy zu erwarten, welches unglücklicherweiſe in der Nacht vorbei paſſirte. Als er ſich deſſen verſichert hatte, folgte er nach und bekam die Flotte zu Geſicht, ward jedoch von zwei Kriegsſchiffen zurückgetrieben. Durch keinen Kunſtgriff konnte auch Capitain Morris ein einzelnes Schiff abſchneiden, indem ſie in der möglichſt geſchloſſenen Ordnung ſegelten und die begleitenden Kreuzer die größte Wachſamkeit an den Tag legten.

Der Adams ſtand nun nord- und oſtwärts, unter dem Breitengrade von New-York, viel vom Eiſe und trüben Wetter erduldend. Am 3. Juli erreichte er die irländiſche Küſte und am 4. trieb er zwei Schiffe in die Mündung des Schannon. Das trübe Wetter war ihm ſehr entgegen und er richtete ſeinen Cours mehr ſüdlich. Im 49° der Breite und 10° der Länge ward eine feindliche Fregatte auf der Leeſeite entdeckt und eine ſcharfe Jagd begann nun. Bei Sonnenuntergang war die Fregatte ſchon faſt in Schußweite und da der Wind leicht war, kappte der Adam ſeine Anker und warf zwei Kanonen über Bord. Im Laufe der Nacht trat eine Wind-

ſtille ein und Capitain Morris, welcher ſo viel zum Entkommen der Conſtitution beigetragen, nahm ſeine Boote in's Schlepptau. Da der erſte Lieutenant des Herrn Adams, Wadsworth, Secondlieutenant des Capitains Hull bei jener denkwürdigen Gelegenheit geweſen, ſo benutzten dieſe beiden Offiziere während der Nacht ihre Zeit ſo wohl, daß mit Tagesanbruch der Feind faſt zwei Meilen zurück war. Dieſe Anſtrengung rettete augenſcheinlich das Schiff, denn die Fregatte bewies ſich als Schnellſegler und gab die Jagd nicht auf, bis der Adams, um 10 Uhr in der folgenden Nacht, ſeinen Cours änderte und entkam.

Bald darauf wurde der Adams abermals von zwei Fregatten, von denen die eine auf der Lee-, die andere auf der Luvſeite, verfolgt. Das letztere dieſer Schiffe blieb ſtets genau außer Schußweite während faſt 24 Stunden, bis es ebenfalls durch eine Veränderung des Courſes in der Nacht vermieden ward. Nahe zwei Monate lang war nun das Schiff in einer kalten, feuchten und nebeligen Atmoſphäre geweſen, und der Skorbut fing an, ſich an Bord zu zeigen. So viele Leute wurden von dieſem ſchrecklichen Uebel ergriffen, daß Capitain Morris es für klug hielt, in einen Hafen einzulaufen. Um 4 Uhr Nachmittags, am 17. Auguſt, in ſehr trübem Wetter, ſtrandete aber der Adams an der Inſel Haute, wurde jedoch durch Lichten wieder flott gemacht. Es fand ſich indeß, daß er 9 Fuß Waſſer in einer Stunde zog

glücklicherweiſe gelang es dem Capitain, das Schiff in den Penobscott, in Maine, bis Hampden, welches mehre Meilen oberhalb Caſtine liegt, hinauf zubringen.

Während ſo der Adams zum Ausladen bereit lag, ohne alle Bemannung, drang eine ſtarke feindliche Expedition, aus Truppen und Kriegsſchiffen beſtehend, bis Hampden in den Fluß hinauf.

Eine kleine Abtheilung Milizen wurde verſammelt und eine Batterie aus den Kanonen des Schiffes gebildet, um dieſes zu beſchützen; als jedoch die irregulairen Truppen wichen und die Matroſen und Marineſoldaten, die erſten ohne Flinten, in der Fronte dem feindlichen Feuer überließen, blieb nichts anders übrig, als das Schiff in Brand zu ſtecken und ſich zurückzuziehen. Aller mit dem Schiffe verwandte Dienſt wurde auf's ordentlichſte und rühmlichſte verſehen, bis man einen Theil des Landes erreichte, wo die Leute unmöglich länger in einem Corps vereinigt bleiben konnten wegen der Entfernungen zwiſchen den einzelnen Wohnungen; die Leute theilten ſich daher in kleine Parthien, die jede, ſo gut ſie konnte, Portland erreichen ſollte. Es verdient der Erwähnung, daß jeder Mann nach der Ordre ſich wieder mit ſeinem Commandeur vereinigte, obgleich dazu ein erſchöpfender Marſch von 200 Meilen nöthig war. Capitain Morris bewieß große Umſicht in dieſen dringlichen Umſtänden, und die Herren Wadsworth, Madiſon, Parker und Beatty, die Lieutenants des Schiffs, Watſon, der Anführer der

Marineſoldaten, und Rogers, der Zahlmeiſter, waren alle äußerſt thätig und nützlich. Alle Offiziere und Leute des Adams ſcheinen in der That ſich mehr denn gewöhnlich gut benommen zu haben. Ein Matroſe und ein Marineſoldat fielen in die Hände des Feindes.

Das Schiff hatte während ſeines Kreuzens viele Priſen gemacht, von denen die meiſten zerſtört wurden.

Während der Adams auf dieſe Weiſe den Chancen der Verfolgungen und Schiffbrüche ausgeſetzt war, ſegelte die Waſp, 18 Kanonen, Capitain Blakely, von Portsmouth N. H., zum Kreuzen aus. Dies war eine der bereits erwähnten neuen Kriegsſchaluppen, und der Name des vom Poictiers genommenen Lieblingsſchiffes ihm zugetheilt worden. Ein Brief des Capitain Blakely zeigte an, daß er am 1. Mai 1814, mit einem friſchen Nordweſt, auf der hohen See war. Er beſtrich die Küſte und war bald am engliſchen Kanale, wo er die vom Argus verübten Verheerungen fortſetzte. Die Lage des Schiffes verlangte nun die äußerſte Wachſamkeit, da es dem Feinde faſt auf dem Fuße folgte. Ein Viertel nach 4 Uhr, am 24. Juni 1814, entdeckte die Waſp, unter dem 48° 36′ N. Breite und 11° 15′ W. Länge kreuzend, zwei Segel in kleiner Diſtanz von der Leeſeite. Das Wetter war ſchön, der Wind leicht und das Waſſer äußerſt ruhig für jene See. Nachdem die Jagd bereits begonnen, zeigte ſich noch ein fremdes Segel auf der Windſeite, worauf das Schiff ſogleich unter den Wind

gebracht wurde, um ihm nahe zu kommen, da es augenſcheinlich für das amerikaniſche Schiff am gerathenſten war, den Gegner zu wählen, der am beſten auswärts war. Um zehn Uhr zeigte das verfolgte Schiff engliſche Farben und fing an, Signale zu geben. Des Mittags wurden ſeine Signale erwiedert und es feuerte einen Kanonenſchuß ab. Die Waſp ging nicht in die Windvierung vor 15 Minuten nach ein Uhr, und bald darauf wendete Capitain Blakely, in der Meinung, dem verfolgten Schiffe in den Wind kommen zu können. Der Fremde wendete indeß gleichfalls und entfernte ſich etwas, ohne Zweifel, um den Wind für ſich zu behalten. Die Waſp zeigte nun ihre Flagge und feuerte eine Kanone ab. Der Feind, eine große Kriegsbrigg, erwiederte dieſe Herausforderung trotzig. Alſobald richtete die Waſp ihre leichten Segel und wendete auch, während der Engländer ſeine Lage vor dem Winde noch immer behauptete und zum Treffen heranſegelte.

Siebenzehn Minuten nach 3 Uhr war der Feind auf der Windſeite der Waſp in einer Entfernung von 60 Yards, und feuerte nun den erſten Schuß aus einer Zwölfpfündigen Caronade, die auf einem Bramſegel-Vordercaſtell ſtand. Zwei Minuten ſpäter feuerte er wieder; und ſo wiederholten ſich die Schüſſe, bis die Kanone fünf Mal beſonnenerweiſe auf die Waſp abgefeuert worden, dazu noch die kurze Entfernung und die ungewöhnlich ruhige See. Während dieſer ganzen Zeit konnte die Waſp keine Ka-

none in Richtung bringen, und da Capitain Blakely ſah, daß der Feind ſehr langſam vorwärts rückte, legte er das Steuer und gab eine halbe Ladung, von hinten nach vorn feuernd, wie die Kanonen trugen. Er geyte nun ſein Schönfahrſegel auf, und da die Schiffe ſehr nahe waren, traf nothwendig jeder Schuß. Das Feuer war jedoch zu ſchwer zum Aushalten und 40 Minuten nach 3 Uhr legte ſich ihre Steuerbord-Seite an. Nun machten die Engländer verſchiedene Verſuche, die Waſp zu entern, allein obgleich ihr Capitain ſie perſönlich anführte, wurden ſie ſtets kräftig und ohne Verwirrung zurückgetrieben. Zwei oder drei verzweifelte Verſuche, allein alle mit dem nämlichen Mangel an Erfolge, waren bereits unternommen, als um 44 Minuten nach 3 Uhr Capitain Blakely den Befehl gab, an Bord des Engländers zu gehen, und in einer Minute war ſeine Flagge geſunken. Von Seiten des Feindes währte dieſer Kampf 28 Minuten; von Seiten der Waſp 19 Minuten einſchließlich der zum Entern verwendeten Zeit.

Die Priſe war ſeiner britiſchen Majeſtät Kriegsſchaluppe Reindeer von 18 Kanonen, Capitain Manners. Der Reindeer war eine gewöhnliche Zweiunddreißigpfündner-Brigg, jedoch als er genommen war, beſtand ſeine Armirung, wie beim Peacock, aus vierundzwanzigpfündigen Caronaden. Er trug 18 Kanonen, außer der Caronade des Vordercaſtells, und hatte eine Bemannung von 118 Seelen an Bord. Sein Verluſt beſtand

in 25 Getödteten und 42 Verwundeten, worunter 10 gefährlich. Unter den Erſchlagenen war Capitain Manners; und der erſte Lieutenant und der Schiffsführer waren verwundet. Die Waſp hatte 5 Getödtete und 22 Verwundete. Zwei Cadetten, die beide in der Folge ſtarben, waren unter den Letzteren. Der Reindeer wurde im engen Sinne des Wortes in Stücke gehauen bis auf die Luken; denn alle obern Theile, Boote, Reſerve-Sparren waren nur ein Wrack. Als ſich am nächſten Tag ein leichter Wind erhob, fiel ſein Vordermaſt. Die Waſp erhielt ſechs Ladungen in's Holzwerk und wurde mit Kugeln angefüllt. Indeß erlitt ſie erſt ihren hauptſächlichſten Verluſt an Leuten, als ſie die Verſuche zum Entern zurückwieß.

Es iſt ſchwer zu ſagen, welches Schiff ſich in dieſem kurzen aber heißen Kampfe am beſten benahm. Die Offiziere und Leute der Waſp entwickelten die höchſte Ausdauer, eine kaltblütige Thätigkeit und eine bewundernswerthe Disciplin. Eilf Minuten lang ertrugen ſie das Feuer eines Zwölfpfündners, welcher in einer Entfernung von 60 bis 30 Yards Kugeln und Kartätſchen ausſpie, mit einer Subordination und Ruhe, die nicht wohl übertroffen werden konnten; und als es begann, war ihr eigenes Feuer fürchterlich. Die Verſuche, ihr Schiff zu nehmen, wurden mit Leichtigkeit und Kaltblütigkeit zurückgewieſen, und als der Befehl, an Bord des Feindes zu gehen, ertheilt worden, wurde ihm mit Ent-

ſchiedenheit und Schnelle Folge geleiſtet. Während der ganzen Affaire entwickelte das Schiff auf's Deutlichſte die Eigenſchaften, welche ein Kriegsſchiff am meiſten bezeichnen, und die Reſultate ſeiner Anſtrengungen ergaben ſich nach dieſem Verhältniſſe. Deſſenungeachtet glaubt man, daß das Schiff ungewöhnlich viele Leute an Bord hatte, welche zum erſten Male zur See waren.

Auf der andern Seite iſt der Angriff des Reindeer gewöhnlich betrachtet worden als der ehrenvollſte für den Feind von allen, die in dieſem Kriege vorfielen. Es iſt kaum möglich, daß die Engländer ein Schiff vom Aeußern und der Bauart der Waſp für einen Freibeuter halten konnten; und indem Capitain Manners mit ihr anknüpfte, mußte er wohl wiſſen — wie Capitain Allen vom Argus — daß er mit einem mächtigern Schiffe als das ſeine eine Action beginne. Die Art, wie er ſich näherte, war eines Offiziers auf's Vollkommenſte würdig; und als er die Hoffnungsloſigkeit entdeckte, gegen das Feuer aufzukommen, dem er ſich ſo plötzlich und ſo unerwartet ausgeſetzt ſah, war die Entſchiedenheit und Tapferkeit, mit der er verſuchte, das Glück des Tages durch Entern zu verbeſſern, auf's Rühmlichſte für ſein militäriſches und perſönliches Verdienſt. Man iſt der Meinung, daß der Feind verſucht habe ſich zu überreden, daß der Cheſapeake durch überlegenere Tapferkeit im Handgemenge genommen worden ſei, ein, wie ſchon bemerkt worden, in Großbritannien ſo allgemein verbreiteter Irrthum, daß

er den engliſchen Offizieren in Amerika häufig ernſte Unglücksfälle zugezogen; und es iſt möglich, daß der Commandeur des Reindeer auch von ſeiner Mannſchaft, die vorzüglicher denn gewöhnlich geweſen ſein ſoll, geglaubt habe, ſie könne die Waſp auf dieſe Weiſe nehmen. Das Reſultat zeigt den Unterſchied zwiſchen einer gut befehligten und einer Mannſchaft ohne Führer, verringert aber nicht im Geringſten das Verdienſt des engliſchen Offiziers, deſſen perſönliches Benehmen in dieſer Affaire als preiſenswerth im höchſten Grade beſchrieben wird *).

Capitain Blakely gab einen Theil ſeiner verwundeten Gefangenen an Bord eines neutralen Schiffes und richtete ſeinen Curs nach Lorient, wo er am 8. Juli mit den übrigen ankam. Die Priſe ward verbrannt, wegen der großen Gefahr der Wiederwegnehmung.

Nachdem ſie bis zum 27. Auguſt im Hafen aufgehalten worden, ſegelte die Waſp wieder zum Kreuzen aus. Nach wenigen Tagen waren ſchon wieder zwei Priſen gemacht und am 1. September ſchnitt ſie ein mit Flinten und Kriegsvorräthen beladenes Schiff von einem Convoy von

*) Capitain Manners erhielt vor dem Verſuche zu entern, drei Wunden; ein Schuß hatte faſt die Waden von beiden Beinen weggenommen. Als er entern wollte, ſprang er in das Tauwerk ſeines eignen Schiffes, ward jedoch an den obern Theil des Kopfes von zwei Flintenkugeln getroffen, die bis in's Kinn fuhren. Sein Schwert ſchwenkend, fiel er todt nieder auf ſein eignes Verdeck.

10 Segeln ab, welche unter dem Schutze der „Armada," 74 Kanonen, waren, wurde jedoch vom Feinde vertrieben bei dem Verſuche, ein zweites Schiff zu nehmen. Am Abend deſſelben Tages wurden 4 Segel faſt zu gleicher Zeit geſehen, von welchen zwei an der Backbord- und zwei an der Steuerbord-Seite des Schiffes. Da die Letzteren am weiteſten windwärts, richtete ſich die Waſp gegen das nächſte derſelben im Oſtwinde. Um 7 Uhr Abends begann das verfolgte Schiff mit Flaggen, Laternen, Raketen und Schüſſen Signale zu geben. Die Waſp kümmerte ſich darum nicht, ſondern näherte ſich eifrig. Um 20 Minuten nach 9 hatte ſie den Feind an ihrem Leebord, in Sprachrohr-Diſtanz, und eine Kanone ward auf ihn abgefeuert. Der Schuß wurde erwiedert, Capitain Blakely nahm ſein Steuerruder auf und paſſirte leewärts, fürchtend, der Feind möchte zu entkommen ſuchen, denn es blies ein friſcher Wind und das Schiff lief 10 Meilen gerade. Dies war nun leicht ausgeführt, da der Feind über den Charakter der Waſp noch immer in Zweifel war und beide Schiffe ſich anriefen. Sobald der Amerikaner jedoch die gewünſchte Poſition gewonnen hatte, gab er eine volle Ladung und eine warme Action begann um 29 Minuten nach 9 Uhr. Das Feuer war ſchnell und heftig, trotz der gewöhnlichen Verlegenheiten der nächtlichen Kämpfe Um zehn Uhr hatte das Feuer des Feindes aufgehört, die Dunkelheit und das Wellenſchlagen des Meeres waren ſehr bedeutend und Capitain Blakely rief an, um zu er-

fahren, ob er ſich ergeben habe. Die Antwort war bejahend und die Waſp ließ ein Boot in's Meer, um Beſitz zu nehmen. Ehe jedoch dieſes das Waſſer berührte, ward, wie der Kampf ſich verzog, ein anderes Schiff bemerkt, welches ſchnell herankam; das Boot wurde ſogleich wieder eingenommen, die Leute an die Kanonen geſchickt und das Schiff in Bereitſchaft geſetzt, den zweiten Gegner zu empfangen. Um 36 Minuten nach 10 Uhr wurden noch zwei Segel geſehen, und die Nothwendigkeit erheiſchte nun, die Priſe aufzugeben.

Die Waſp zog nun ihr Steuer auf und das Schiff ging im Winde, um friſche Braſſen einzureffen und in der Hoffnung, das nächſte Schiff von ſeinen Gefährten abzuziehen. Dieſes ſetzte ſeine Jagd fort, bis es der Waſp ganz nahe kam, kneifte ihr den Wind ab, gab eine volle Ladung und machte Verſuche, ſich dem gekaperten Schiffe zu nähern, welches jetzt Nothſchüſſe abfeuerte. Es wäre für das Schiff leicht geweſen, ſich an die Waſp anzulegen, allein die dringende Ladung ſeines Gefährten hielt es wahrſcheinlich hiervon ab.

Da die Waſp ihre Priſe ſo plötzlich verließ, konnte ſie auch ihren Namen und Verluſt nicht erfahren. Sie ſelbſt hatte nur 2 Getödtete und einen Verwundeten, und zwar durch einen Pfropfen, ein Umſtand, der beweiſt, in welcher Nähe der Kampf geführt worden. Sie erhielt vier Ladungen in's Holz, war voller Kugeln und hatte im Segelwerk ſehr gelitten. Alles was Capitain Blakely über

ſeinen Gegner angeben konnte, war ſeine Meinung, daß es eine der größten Briggs der engliſchen Marine geweſen. Die vier Schüſſe, welche die Waſp in's Holz erhielt, wogen jeder gerade 32 Pfund. Die Brigg hatte viele Leute in ihren Maſten und ſchien auch ſonſt ſtark bemannt. *)

Es iſt nun bekannt, daß das von der Waſp gekaperte Schiff der Avon war, 18 Kanonen, Capitain Arbüthnot. Die Brigg, welche die Waſp verfolgte und auf ſie feuerte, war der Caſtilian, 18 Kanonen, und eines der andern geſehenen Schiffe war auch ein Kreuzer. Der Avon hatte ſo ſehr gelitten, daß er ſank, und nur mit großer Mühe konnten die andern Schiffe ſeine Leute retten. Nach einigen Berichten jedoch gingen einige der Verwundeten verloren. Der Verluſt an Leuten an Bord des Avon iſt nicht genau bekannt, da die Angaben zwiſchen 40 und 50 ſchwanken. Das Schiff ward auf merkwürdige Weiſe

*) Capitain Blakely fügt hinzu, daß des Feindes Geſchoß 1¾ Pfd. mehr wog als irgend eines an Bord der Waſp. Demnach würde das 32pfündige Geſchütz der Waſp ungefähr 30 Pfd. wiegen, und war wahrſcheinlich dem Verhältniſſe nahe, welches alle amerikaniſchen Geſchoſſe jener Zeit zu ihrem Nominal-Gewichte hatten. Es folgt daraus, daß in dieſer Action das Metall des Feindes ungefähr 2 Pfd. pr. Kanone ſchwerer war als das der Waſp, während in der Action mit dem Reindeer das Metall der Waſp nur 6 Pfd. pr. Kanone ſchwerer als das ihres Gegners war. In beiden Fällen ſind die langen Kanonen ausgenommen, indem die amerikaniſchen Schiffe wahrſcheinlich von vorne ſchwereres Geſchütz trugen als die engliſchen.

mitgenommen. Es ſoll, mit den gewöhnlichen leichten Kanonen am Bug, achtzehn 32pfündige Kanonen geführt und eine Bemannung von 120 Mann gehabt haben.

Capitain Blakely's Benehmen bei dieſer Gelegenheit war gleich verdienſtvoll als das in der vorhergehenden Action bewieſene, wozu noch kam, daß er einen Feind unter Umſtänden angriff, die ihn glauben ließen, daß deſſen Gefährten in der unmittelbaren Nähe wären. Dieſes feſte, eines Offiziers würdige Benehmen, durch welches der Avon zerſtört worden, und die Kaltblütigkeit, mit der er ſich bereit machte, mit dem Caſtilianer anzuknüpfen, innerhalb zehn Minuten, nachdem der erſte Gegner beſiegt worden, ſind die beſten Lobſprüche auf dieſes Offiziers Charakter und Geiſt, wie auf die Schule, in der er gebildet worden.

Die Action zwiſchen der Waſp und dem Avon fiel vor am 1. September 1814 (See-Zeit), im 47° 30′ N. der Br., und 11° W. der Länge. Am 12. September im 28° 2′ N. der Br. und im 14° 58′ W. der Länge, nahm das erſtere Schiff die Brigg Three Brothers und ſank ſie Am 14. September, im 37° 22′ N. der Br. und 14° 53′ W. der Länge nahm es die Brigg Bachus und ſank ſie. Am 21. September, im 21° 12′ N. der Br. und 14° 56′ W. der Länge, nahm ſie die Brigg Atalanta, 8 Kanonen, mit 19 Leuten. Da dies eine werthvolle Priſe war, wurde Mr. Geiſinger, einer der Midſhipmen der Waſp, an Bord derſelben nach Amerika geſchickt. Die

Atalanta kam am 4. November pünktlich zu Savannah an und brachte die letzte directe Nachricht von dem bedauerten Blakely und der Waſp. Auf verſchiedene Weiſe wurde die Art erzählt, in der er wahrſcheinlich verloren ging, allein nichts, was für authentiſch gehalten werden könnte, wurde in Erfahrung gebracht. Es wird geſehen werden, daß das Schiff bis in die Nähe der Azoren nach Süden kam, als Mr. Geiſinger es verließ, und es kreuzte wirklich zwiſchen dieſen Inſeln und der Straße von Gibraltar, als Capitain Blakely ſeinen letzten Brief ſchrieb. Es exiſtirt ein Gerücht, daß eine engliſche Fregatte, ſehr hart mitgenommen und mit einem ſchweren Verluſt an Leuten um jene Zeit in den Hafen von Cadix einlief und berichtete, daß ſie ſo von einer großen amerikaniſchen Corvette mitgenommen worden, die während der Nacht ſo plötzlich verſchwunden ſei, daß ſie wohl untergegangen ſein müſſe. Für dieſe Erzählung läßt ſich keine authentiſche Quelle nachweiſen. Nach einem andern Bericht war das Schiff an der afrikaniſchen Küſte geſtrandet, und eine kurze Zeit lang glaubte man, daß ſeine Leute bei den Arabern gefangen ſeien. Wahrſcheinlich wurde die Waſp in einem Sturme oder durch einen Windſtoß vom Meere verſchlungen, obgleich ſie auch durch irgend einen andern Zufall verloren gegangen ſein kann. Ein Kriegsſchiff, insbeſondere, läuft immer eine große Gefahr, durch ſein Pulvermagazin, und da bekanntlich Schiffe im Hafen ſchon in die Luft flogen, ſo iſt es auch wahrſcheinlich, daß einigen,

welche plötzlich verſchwanden, daſſelbe Unglück auf offener See zuſtieß.

Wenige Jahre, nachdem man die letzte directe Nachricht von dieſem tapfern Schiffe erhalten, ereignete ſich ein Vorfall, welcher plötzlich und lebhaft das Intereſſe des Publikums, das nach und nach zu einer trauernden Sympathie mit den Freunden der Verlornen geworden, wieder neu aufleben machte. Man erinnert ſich, daß der wirkliche Lieutenant M'Knight und Mr. Lyman, ein Oberſteuermann, beide vom Eſſex, von Capitain Gillyar ausgewechſelt und in der Phöbe nach Rio Janeiro geführt wurden, um dort einiges zum Verdammungsausſpruche über die amerikaniſche Fregatte Nöthige zu bezeugen. Nachdem dieſe Herren einige Zeit in Braſilien geweſen, betraten ſie eine nach England beſtimmte ſchwediſche Brigg als Paſſagiere, als das einzige Mittel, nach Hauſe zurückzukehren. Eine lange Zeit verging ohne alle Nachricht von M'Knight und ſeinem Gefährten; es wurden Nachforſchungen angeſtellt, welche znr Gewißheit führten — was auch ſpäter der aufgefundene Führer der ſchwediſchen Brigg durch ſein Logbuch und andere Documente bewies — daß dieſer die Waſp getroffen und ſeine beiden Paſſagiere die Gelegenheit ergriffen hätten, wieder unter amerikaniſche Flagge zu kommen. *)

---

*) Auszug aus dem an Bord der ſchwediſchen Brigg Adonis geführten Tagebuche, während einer

Der Peacock, 18 Kanonen, Capitain Warrington, ging von New-York im März 1814 in See und ging ſüdwärts

---

Reiſe von Rio de Janeiro nach Falmouth, im Jahre 1814.

„Auguſt, den 23. — Abfahrt von Rio de Janeiro; Stephen Decatur M'Knight und James Lyman, Paſſagiere nach England.

„October, den 9. 18° 35′ N. der Br. und 30° 10′ W. der Länge, Seerechnung, um 8 Uhr des Morgens entdeckten wir ein fremdes Segel, welches auf uns Jagd machte und mehre Schüſſe abfeuerte; es kam ſehr raſch auf uns zu. Um 10½ Uhr war es herangekommen, ein Offizier in engliſcher Doctor Uniform kam an Bord; das Schiff hiſſte gleichfalls die engliſche Flagge auf. Der Offizier prüfte meine Schiffspapiere u. ſ. w., ſo wie auch die Brieftaſchen, und nahm aus einer derſelben einen Brief an die Proviantkammer in London. Wie er ſah, daß ich zwei amerikaniſche Offiziere an Bord hatte, verließ er ſogleich das Schiff und ging an Bord der Corvette zurück; er kam kurz darauf wieder, nahm die amerikaniſchen Herren mit und ging zum zweiten Male an Bord der Corvette zurück. In ungefähr einer halben Stunde kehrte er mit den Herren M'Knight und Lyman zurück, und ſie ſagten mir, das Schiff ſei die Corvette der Vereinigten Staaten, die Waſp, unter Capitain Bleaky, oder Blake, komme aus Frankreich, wo ſie friſche Vorräthe eingenommen, und habe kürzlich den Reindeer, eine engliſche Corvette, in den Grund gebohrt, ſo wie auch ein anderes Schiff genommen, welches geſunken ſei, ohne daß ſie einen einzigen Menſchen hätten retten oder den Namen des Schiffes hätten erfahren können — daß die Herren Knight und Lyman nun beſchloſſen hätten, mich zu verlaſſen und an Bord der Waſp zu geben. Sie bezahlten mir ihre Paſſagier-Dollars zu 5 *s.* 9 *d.*, und nachdem die Corvette ihr Gepäck eingenommen, ſegelte ſie nach Süden weiter. Kurz nachdem wir uns getrennt hatten, fand ich, daß Lieutenant M'Knight ſeinen Schreibepult vergeſſen hatte;

bis zu den großen Idaats-Inſeln, in jener Gegend längs der Küſte von Florida bis zum Cap Carnaveral kreuzend.

---

und ich machte der Waſp ſogleich Signale zum Rückkehren und ſegelte auf ſie zu; als ſie meine Signale bemerkte, kehrte ſie um und ſchickte ihr Boot zum Abholen des Schreibepultes; nachdem ſendeten ſie mir eine Logleine und einige andere Geſchenke und ſetzten alle Segel bei in der Richtung nach der Linie; und ich habe Grund zu glauben, wegen des Convoy's, der am vorherigen Dienſtag vorbei paſſirt war."

Das iſt die letzte Nachricht von der Waſp. Sie iſt 16 Tage jünger, als die von der Priſe mitgebrachte und placirt das Schiff ungefähr 900 Meilen ſüdlicher und 600 Meilen weſtlicher, als da Mr. Geiſinger ſie verließ. Es iſt faſt ſicher, daß Capitain Blakely beabſichtigte, nach dem ſpaniſchen Feſtlande zuzuſteuern und Weſtindien zu paſſiren, um nach ſeinen Ordres einen ſüdlichen Hafen zu erreichen. Es exiſtirt nur noch ein Gerücht in Betreff dieſes Schiffes, das irgend einen Anſchein von Wahrſcheinlichkeit hat. Es wird geſagt, daß zwei engliſche Fregatten in der Nähe der ſüdlichen Küſte eine amerikaniſche Corvette verfolgten, ungefähr um die Zeit, wo die Waſp hätte ankommen ſollen, und daß die drei Schiffe von einem heftigen Windſtoße getroffen wurden, in dem die Corvette plötzlich verſchwand. Es iſt durchaus nichts Außerordentliches, daß einem Schiff dieſer Bauart ein Windſtoß gefährlich werden konnte, beſonders wenn es mit Segeln beladen iſt, um einem Feinde zu entgehen; ſehr auffallend wäre es jedoch, wenn man dann keine Spuren im Ocean oder an die Küſte treibend entdecken ſollte. Das Gerücht, gleich dem von dem Gefecht mit der Fregatte, hat wahrſcheinlich keine Begründung.

Capitain Blakely war ein Bürger von Nord-Carolina. Die vorbereitende Bildung für ſeinen Stand erhielt er an der Univerſität ſeines eigenen Staates, und am 5. Februar 1800 trat er in die Marine ein. Er war im Mittelmeere unter Preble, und ſah vom Dienſte ſo viel wie gewöhnlich die Offiziere ſeines

Am 29. April, 27° 47′ N. der Breite, 80°, 9′ der Länge, wurden drei Segel unter'm Winde entdeckt, unter Convoy einer großen Kriegsbrigg. Die Kaufahrtei-Schiffe wendeten ſich nach O. N. O. und die Brigg richtete ihren Curs auf das amerikaniſche Schiff. Bald waren die beiden Schiffe Seite an Seite, und ein hitziger Kampf begann. Der Peacock erhielt zwei 32pfündige Schüſſe in die untere Fockraa bei der erſten Lage des Feindes, was die Vorderſegel faſt unnütz machte und ihn zwang, einen weitern Spielraum für's Gefecht zu gewinnen, wodurch vieles Manövriren verhindert und der Kampf eigentlich nur durch

---

Ranges. Sein erſtes Commando war die Enterpriſe, und ſein zweites und letztes, das Schiff in dem er verunglückte. Er war verheirathet und hinterließ ein einziges Kind, eine Tochter, welche erziehen zu dürfen die Regierung von Nord-Carolina um die Erlaubniß anſuchte. Er erreichte das Alter von 33 Jahren. Dieſer Offizier erfreute ſich eines trefflichen Rufes im Dienſte, den ſeine kurze Carriere als Commandeur auch vollkommen rechtfertigte. Es iſt nicht zu zweifeln, daß, wäre er am Leben geblieben, er die höchſten Ehren ſeines Standes erreicht hätte. Jedoch auch ſo haben wenige Offiziere noch einen beſſern Namen hinterlaſſen.

An Bord der Waſp ſtarben mit Capitain Blakely die Lieutenants Reilly, Tillinghaſt und Baury. Reilly und Baury waren Cadetten in der Conſtitution, als ſie die Gueurriere und Java nahm, und nachdem ſie vier Kämpfe mit dem Feinde glücklich beſtanden, war es ihr hartes Loos, auf die vermuthete Weiſe zu ſterben. Tillinghaſt bewies ſich thätig, als der Boxer genommen wurde, und war ein trefflicher Offizier. Der gegenwärtige Capitain Geiſinger war der einzige Offizier der Waſp, welcher gerettet wurde.

Kanonen entſchieden wurde. Nach 42 Minuten ergab ſich der Feind, worauf Beſitz von ihm genommen ward.

Die Priſe war ſeiner britiſchen Majeſtät Brigg „Epervier," 18 Kanonen; Capitain Wales. Der Epervier hatte enorm gelitten, indem er 48 Schüſſe in's Holz erhalten, an Getödteten und Verwundeten hatte er 22 Mann. Seine große Stange lag über der Seite, ſeine lange Stange war weggeſchoſſen und ſein Vordermaſt zerriſſen und im Kielraum ſtanden fünf Fuß Waſſer. Der Peacock hatte ſehr wenig gelitten, hauptſächlich in der Fockraa, der Körper des Schiffes ging faſt leer aus, keine Kugel traf ihn. Niemand wurde getödtet und nur zwei Mann verwundet.

Der Peacock war ein ſchwereres Schiff als der Epervier, während wie gewöhnlich der Unterſchied im Verluſte unendlich größer war, als der in der Stärke. Das Metall war nominell daſſelbe: wenn aber das Geſchoß des Peacock das gleiche Verhältniß des Gewichtes als das der Waſp, wie bekannt iſt, hatte, ſo gab er in einer vollen Lage nur 20 Pfund Metall mehr als ſein Gegner. Der Epervier führte achtzehn 32pfündige Caronaden und wie es faſt ſcheint hatte er keine Vorderkanonen; ſeine Bemannung beſtand aus 128 Leuten. An Bord dieſes Schiffes wurden 118,000 Dollars in Münze gefunden.

Eine Stunde, nachdem die Retraite von den Kanonen geſchlagen worden, hatte der Peacock ſeine Fockraa wieder und war in allen Beziehungen wieder kampffertig.

Ungefähr um 11 Uhr des Morgens ergab ſich der Epervier, und bei Sonnenuntergang konnte er wieder Segel tragen. Nur die größten Anſtrengungen konnten ihn indeß anfänglich vom Sinken abhalten.

Mr. J. B. Nicholſon, der erſte Lieutenant auf dem Peacock, ward mit Führung der Priſe beauftragt und beordert, ſich ſo gut als möglich nach Savannah durchzuſchlagen. Die ſüdliche Küſte war damals ſehr vom Feinde heimgeſucht, und da Capitain Warrington wußte, daß ihm jeden Augenblick ein neuer Kampf bevorſtand, beſchloß er, ſeine Priſe in einen Hafen zu führen. Am Abend des 20. Aprils, alſo am Tage der Action, gingen die beiden Schiffe zuſammen unter Segel, und am nächſten Tage waren ſie vor der Amalien-Inſel, als zwei Fregatten nördlich und leewärts entdeckt wurden.

Auf Mr. Nicholſons Verlangen nahm nun Capitain Warrington alle Leute von der Priſe, bis auf den Erſtgenannten und 13 Offiziere und Leute, mit dem Vorhaben, ſie nach St. Mary zu ſchicken und mit dem Peacock ſüdwärts zu gehen, um den Feind von der Küſte wegzulocken. Dieſer Plan glückte, und am nächſten Tag befreite ſich der Peacock von der verfolgenden Fregatte. Der Epervier indeß traf auf die andere Fregatte, während er längs der Küſte nach Savannah ſegelte, und da er ſich in ſeichtem Waſſer und bei ſchwachem Winde dicht beihielt, ſo bemannte der Feind ſeine Boote und ſchickte ſie zur Verfolgung ab. Einen Moment lang war die Priſe in großer Gefahr, in

die Hände ihrer Verfolger zu fallen, denn die Boote kamen in ihrem Kielwaſſer ganz nahe heran. In dieſer kritiſchen Lage verfiel Mr. Nicholſon auf eine Liſt, um ſie fern zu halten. Er gebrauchte die Trompete, als wenn ſein Schiff voller Leute wäre, und als die Boote am nächſten waren, gab er ſehr laut die Ordre, eine Vierung zu machen, um eine volle Ladung zu geben. Dieſer Anſchein von Kampf=fertigkeit ſchüchterte den Feind ein, der ſeinen Verſuch in einem Momente aufgab, wo er den Epervier mit weni=gem oder gar keinem Verluſte hätte nehmen können. Am 1. Mai kam die Brigg wohlbehalten in Savannah an und am 4. kam auch der Peacock. Mr. Nicholſons Feſtigkeit und Klugheit wurden ſehr belobt.

Bald hierauf ſegelte der Peacock wieder ab, um in den feindlichen Gewäſſern, dem Biscaiſchen Meere, an der portugieſiſchen Küſte und unter den Inſeln zu kreu=zen, wobei er ſeinen Curs beſtändig veränderte, um die engliſchen Geſchwader zu vermeiden. Nachdem er die beſten Theile des atlantiſchen Oceans zum Kreuzen paſſirt hatte, kehrte er mit Ende October nach New=York zurück, ohne einen Feind getroffen zu haben, der hinreichend ſtark gewe=ſen wäre, um ſich mit ihm zu meſſen. Er hatte indeſſen 14 Kauffahrer genommen.

Der Preſident von 44 Kanonen, unter den Befehlen des Commandanten Rodgers, und der Congreß von 38 Kanonen, unter dem Befehle des Capitain Smith, kreuz=ten noch immer, und zwar mit einem auffallenden Man=

gel an Glück, wenn man die Verdienſte ihrer Führer bedenkt. Dieſe beiden ſchönen Fregatten durchſegelten das nördliche Weltmeer in den verſchiedenſten Richtungen, in Geſellſchaft und allein, und doch hatte keine je das Glück, auf einen Feind zu treffen, der hätte zum Gefechte gebracht werden können. Das letztere Schiff ging ſogar noch ſüdlich vom Aequator und kreuzte einmal acht Monate lang, allein ſein Glück beſſerte ſich nicht.

Auf einem dieſer Züge nahm Commandant Rodgers einen feindlichen Kriegs-Schooner, genannt der Highflyer, indem er ihn durch einen Kunſtgriff in's Bereich ſeiner Kanonen brachte, und das war das einzige engliſche Kriegsſchiff, welches er nahm, während er dieſes Schiff führte.

Frühe im Februar 1814 kehrte der Preſident von einem Zuge, der 75 Tage lang gewährt hatte, zurück, und ein kurzer Bericht über denſelben wird zeigen, auf welche Weiſe dieſes Schiff Gelegenheit ſuchte, den Feind zu treffen oder wenn es gegen denſelben den Kürzern zog. Es ſegelte von Providence im December 1813 ab und wendete ſich ſüd- und oſtwärts, nach dem 38° der Länge W. und 18° N. der Breite. Hier jagte es zwei große Schiffe, in der Meinung, daß das eine ein Indienfahrer und das andere eine Fregatte wäre; es zeigte ſich jedoch, daß beide Fregatten wären und das Gejagt werden hielt nun am Preſident. Bei dieſer Gelegenheit ſchoß das nächſte Schiff über den Amerikaner hin, und ſein Gefährte war ganz nahe. Commandant Rodgers wendete ſich nun gegen

Barbados, und nachdem er einige Zeit lang nach einem Convoy gekreuzt hatte, paſſirte er die Inſeln durch die Mona-Enge nach dem Continente hin, und ſondirte oberhalb St. Auguſtine mit dem Senkblei. Von dieſem Punkte ging das Schiff nördlich, ſich ſo nahe, als es nur das Waſſer erlauben wollte, an die Küſte haltend, bis es in die Nähe von Charleston kam. Den ganzen Tag außerhalb der Barre bleibend, folgte Commandant Rodgers ſeinem Curs weiter nördlich an der Küſte hin, bis nach Sandy Hook. Da dies ein förmliches Spießruthenlaufen durch den Feind hin war, ſo wurden auch viele Kreuzer, aber immer im Geſchwader geſehen, oder in andern Umſtänden, die einen Kampf unmöglich machten.

Drittes Kapitel.

Eine engliſche Macht ſammelt ſich an der amerikaniſchen Küſte. — Kleine Gefechte in der Cheſapeake-Bai. — Capitain Barney's Flottille. — Schlacht bei Bladensburg. — Zerſtörung von Schiffen auf den Werften. — Verſuche mit Brandern. — Tod des Generals Roß. — Angriff zu Waſſer. — Ende der Kriegführung im Cheſapeake. — Capitain Barney.

Der allgemeine Friede, welcher durch den Fall Napoleon's ſo plötzlich in Europa eintrat, machte es England möglich, große Verſtärkungen an Schiffen und Truppen nach Amerika zu ſenden. Regimenter, welche aus Spanien nach Frankreich kamen, wurden zu dieſem Zwecke in

der Loire eingeſchifft; und eine Landmacht von mehr als 30,000 Mann war bald im Innern oder an der amerikaniſchen Küſte geſammelt. Auch die Schiffe wurden ſehr vermehrt, uud es ſcheint faſt, daß dies eine Zeit war, wo manche in England ſich mit dem Glauben ſchmeichelten, man könne nun der Republik Bedingungen ſtellen, die wenigſtens ihr Territorium verkleinerten, wenn ſie auch nicht ihre Unabhängigkeit angriffen. Zwei verſchiedene Plane ſcheinen nun für die weitere Kriegführung adoptirt worden zu ſein. Der eine bezweckte Eroberungen, der andere die Verwüſtung der Küſte und alles, was ſonſt noch einen Bürgerkrieg charakteriſirt.

Zur Förderung der letzten Abſicht wurde eine bedeutende Streitmacht an Schiffen und Truppen anfangs Sommers in den Gewäſſern der Cheſapeake-Bai verſammelt, und der Feind verſuchte nun Unternehmungen von größerer Wichtigkeit, die ruhmvoller für ſeine Waffen waren, als viele ſeiner bisherigen gegen kleine vertheidigungsloſe Dörfer. Der Krieg von 1813 hatte die Regierung veranlaßt, eine größere Macht im Cheſapeake zu verſammeln, als urſprünglich beabſichtigt war und Capitain Joſhua Barney, der Offizier, deſſen Namen bereits rühmlich gedacht worden, als desjenigen, welcher den General Monk gefangen genommen, wurde an die Spitze geſtellt. Die Schiffe der Flotille unter den Befehlen des Capitain Barney, waren großentheils Barken, ſchwere Kanonen führend

obgleich auch einige Galeeren und ein oder 2 Schooner darunter waren.

Es würde die Grenzen dieſes Werkes überſchreiten, wollten wir einen ausführlichen Bericht über all' die Scharmützel, die der Raubkrieg der Engländer im Cheſapeake veranlaßte, geben; man iſt es jedoch den gegen ſie verwendeten Offizieren und Soldaten ſchuldig, eine leichte Contour davon zu entwerfen. Bei verſchiedenen Gelegenheiten hatten Detachements von den Schiffen Conflikte mit einzelnen Milizenhaufen oder bewaffneten Bürgern, die oft vom Glücke begünſtigt wurden. Obgleich wir den Ereigniſſen dadurch etwas vorgreifen, mögen wir erwähnen, daß in einem dieſer Scharmützel Capitain Sir Peter Parkey, vom Menelaus, getödtet und ſeine Leute auf ihre Schiffe zurückgetrieben wurden. Bei mehren andern Gelegenheiten wurden Boote mit ihren Bemannungen genommen, wobei die Landleute oft eine, regelmäßigen Soldaten würdige Kaltblütigkeit und Tapferkeit bewieſen. Im Ganzen indeſſen gab den Engländern ihre Ueberzahl und ihre Geſchicklichkeit, Zeit und Ort des Angriffs zu wählen, den Vortheil, und gewöhnlich waren ſie daher glücklich.

Die Gegenwart der Flotille des Capitain Barney zwang den Feind, mehr auf ſeiner Hut zu ſein und ſeine kleinen Schiffe wagten ſich nicht mehr ſo leicht in ſeichtes Waſſer bei Windſtillen oder leichten Winden. Am 1. Juni verließ dieſer thätige und kühne Offizier mit dem Skorpion,

zwei Kanonenbooten und mehren großen Barken den Paturent, um zwei Schooner zu jagen. Durch den Gebrauch von Petſchen war er ihnen ſchon ganz dicht auf der Ferſe, als ein großes Schiff ſüdwärts entdeckt wurde. Gerade in dieſem Momente ſchlug der Wind um, der friſch und ſtürmiſch wurde und den Feind windwärts traf. Der Flottille wurden Signale gegeben, in den Paturent zurückzukehren, da das Wetter für dieſe Art von Schiffen beſonders ungünſtig war und es ſich auch herausſtellte, daß das fremde Segel ein Zweidecker war. Als ſie wieder in den Fluß einlief, kam der Wind von vorn und die Kanonenboote begannen auf dem Luvwall zu ſtreichen. Da einer der erſten in einiger Gefahr war, ankerte Capitain Barney mit dem Skorpion und den andern Booten und eröffnete ein Feuer, welches die feindlichen Schooner ſogleich zum Fluſſe hinaustrieb. Bei dieſer Gelegenheit ließen die Engländer aus einer Barke Congrev'ſche Raketen werfen. Dieſer Verſuch bewies, daß die Raketen weiter geworfen werden konnten als Kugeln, allein durchaus kein beſtimmtes Zielen zuließen. Das Linienſchiff ankerte an der Mündung des Paturent; die feindlichen Barken fuhren fort rs zu umkreuzen, und die amerikaniſche Flotille faßte ungefähr 3 Meilen tiefer im Fluſſe Anker.

Als zwiſchen dem 4. und 8. Juni der Feind durch ein Plattſchiff und eine Corvette Verſtärkung erhielt, brachte Capitain Barney ſeine Flottille den Fluß weiter hinauf bis an die Mündung der St. Leonards-Bucht. Am Morgen

des 8. ſah man bei friſchem Winde die Britten mit einem Schiffe, einer Brigg, 2 Schoonern und 15 Barken den Fluß herauf kommen, was Capitain Barney veranlaßte, zwei Meilen weit in die Bucht zu gehen, wo er in einer Linie ankerte und ſich zum Angriffe bereit hielt. Um 8 Uhr des Morgens ankerten das Schiff, die Brigg und die Schooner in der Mündung der Bucht, und die Barken betraten ſie mit dem Raketen-Boote voraus.

Capitain Barney verließ nun den Skorpion und die beiden Kanonenboote an ihrem Ankerplatze und ging mit ſeinen 13 Barken unter Segel, als der Feind ſich wieder auf ſeine Schiffe zurückzog. Im Laufe des Nachmittags ward daſſelbe Manöver wiederholt und der Feind warf wenige Raketen ohne Wirkung.

Am Nachmittage des 9. kam der Feind abermals, da das Linienſchiff Leute heraufgeſandt hatte, mit 20 Barken in die Bucht, nach einem lebhaften Scharmützel zog er ſich jedoch zurück. Der Zweck dieſer Demonſtrationen war wahrſcheinlich, die Amerikaner zu veranlaſſen, ihre Schiffe zu verbrennen oder ſich aus dem Bereich der Kanonen der Schiffe zu wagen, dieſe wurden jedoch von einem Offizier commandirt, der zu erfahren und feſt war, um ohne hinreichenden Grund ſich zu einer oder der andern Maßregel verführen zu laſſen. Am 11. wurde ein noch viel ernſterer Verſuch mit 21 Barken gemacht, welche die beiden Schooner im Schlepptau hatten. Capitain Barney ſtellte ſich ihnen abermals entgegen und nach einem noch

ſchärfern Gefechte als das erſte, trieb er den Feind auf die größern Schiffe zurück. Bei dieſer Gelegenheit wurde die Verfolgung fortgeſetzt, bis das Plattſchiff, welches während deſſen den Patuxent heraufgekommen, und die Brigg ihr Feuer auf die Amerikaner eröffneten. In dieſer Affaire ſollen die Engländer bedeutend gelitten haben, insbeſondere einer der Schooner. Auch das Racket-Boot traf ein Schuß.

Mehre kleine Werke wurden nun an der Küſte angelegt, um die amerikaniſche Flotille zu beſchützen und die Blockade ward fortgeſetzt. Inzwiſchen vereinigte ſich Capitain Miller, von dem Marine-Corps, mit der Flotille und eine bedeutende Anzahl Milizen ward unter den Befehlen des Col. Wadsworth von der Artillerie geſammelt. Der Feind hatte auch noch eine Fregatte von der Mündung der Bucht herbeigeführt. Das größte dieſer Schiffe wurde für den Severn gehalten und das kleinſte für den Narziß von 32 Kanonen. Am 26. wurde von der vereinten Macht der Amerikaner ein Verſuch zur Aufhebung der Blockade gemacht. Die Kannonade war lebhaft, bedenkt man die Art der gebrauchten Streitkräfte; ſie dauerte zwei Stunden, nach deren Verlauf der Severn kappte und auf eine Sandbank lief, um das Sinken zu verhüten. *) Man ſagt, daß ein Streifſchuß eine Planke vom Bugſpriet wegriß und das Schiff in die größte Gefahr

*) Nach einigen Berichtbn war es die Schaluppe Loire.

brachte. Bald darauf ging das Schiff in Geſellſchaft des Narziß den Fluß hinunter in die Bai. In dieſem ſchönen Kampfe verlor die Flotille 13 Mann an Getödteten und Verwundeten; es gelang ihr aber wirklich die Blokkade aufzuheben und den Feind zu veranlaſſen, vorſichtiger zu verfahren.

Der Theil der Flottille, welcher im Paturent war, blieb in dieſem Fluſſe bis um die Mitte des Auguſt, wo der Feind die Serie von Evolutionen begann, die mit dem Vorrücken gegen Waſhington endete. Am 16. erhielt Capitain Barney Nachricht, daß die Engländer mit großer Streitmacht den Paturent herauf kämen, worauf er ſich durch einen Expreſſen vom Marine-Departement Inſtructionen erbat. Die Antwort lautete dahin, die Leute zu landen, ſich mit der Armee zu vereinigen, welche ſich ſchnell unter General Winder zur Vertheidigung der Küſte ſammelte, und, wenn es Noth thäte, die Flottille zu verbrennen.

Am 21. kam die Nachricht, daß der Feind 4 bis 5000 Mann zu Benedict gelandet habe und nun in der Richtung gegen die Hauptſtadt marſchire. Capitain Barney landete ſogleich 400 von ſeinen Leuten, indem er die Schiffe der Aufſicht des Mr. Frazier mit der Ordre überließ, ſie, wenn er angegriffen würde, zu verbrennen und ſich dann mit dem Hauptcorps ſo ſchnell als möglich zu vereinigen. Am nächſten Tage wurde dieſer Befehl ausgeführt, da ein ſtarkes Detachement von Seeleuten und

Marineſoldaten ſich der Flottille näherte, um ſie anzugreifen.

Am 22. vereinigte ſich Capitain Barney mit dem Zuſammenfluſſe von bewaffneten Bürgern, die man eine Armee nannte. Am nächſten Tage rückte Capitain Barney in Waſhington ein und bezog Quartiere in den Marine-Caſernen.

Nach vieler Unbeſtimmtheit in Betreff der Bewegungen des Feindes, erfuhr man, daß er direct auf Waſhington zu marſchire, und daß beſchloſſen ſei, ihm bei Bladensburg eine Schlacht anzubieten. Die Leute der Flottille und die Marineſoldaten verließen ihren Sammelplatz am Morgen des 24., kamen faſt 1000 auf dem Schlachtfelde an und vierten ſogleich, ungefähr eine Meile weſtlich von Bladenburg in einer Linie aufgeſtellt, ſo das Centrum von Winder's Poſition bildend. Nach einem ſcharfen Scharmützel in der Fronte, wo der Feind beim Uebergange über eine Brücke bedeutend litt, zogen ſich die Milizen zurück, und die britiſchen Colonnen erſchienen, die Landſtraße heraufziehend. Die ganze Macht der Leute von der Flottille mit den Marineſoldaten beſtand aus ungefähr 500 Mann, mit zwei 18pfündigen und drei 12pfündigen Schiffskanonen auf Reiſewagen. Capitain Barney übernahm in Perſon den Befehl über die Artillerie, während Capitain Miller die andern beiden Abtheilungen, die wie Infanterie bewaffnet waren, zu befehligen hatte. Die Marineſoldaten, 87 Mann im Ganzen, formirten eine

Linie gleich rechts neben den Kanonen, während die Matroſen, 370 Mann, ein wenig zurück auf der rechten Flanke der Marineſoldaten ſtanden, und zwar auf einem Terrain, das ihnen erlaubte, über die Köpfe der Letzteren weg zu feuern. Obgleich die zurückziehenden Truppen nicht Stand hielten, behauptete doch Capitain Barney ſeine Stellung, und wie der Feind Raketen zu werfen anfing, eröffnete er ein ſcharfes Kugeln- und Kartäſchen-Feuer. Die Colonne ſtutzte und wich ſogleich zurück. Ein zweiter Verſuch zum Vorrücken ward auf gleiche Weiſe zurückgewieſen und der Feind, der dem Widerſtande bis jetzt durch ſeine Diſciplin hatte begegnen können und feſt in Colonnen angerückt war, ſah ſich nun genöthigt, eine Bewegung links in einige offene Felder zu machen, und zu deployiren. Hier avancirte er eine Brigade leichter Truppen in offener Schlachtordnung und rückte in beſter Ordnung auf Capitain Barney vor, während die Spitze einer ſtarken Colonne als Reſerve corpsweiſe geordnet ſich hinter ſeiner Linie hielt. Capitain Miller mit ſeinen Marineſoldaten und den Seeleuten, die als Infanterie agirten, hielt den Angriff auf die feſteſte und tapferſte Weiſe aus und warf nach ſcharfem Kampfe die leichten Truppen auf ihre Hauptcolonne zurück. In dieſem Gefechte blieben der den Angriff leitende engliſche Offizier, Obriſt Thornton mit ſeinem Obriſtlieutenant, Wood, und ſeinem Major, Brown, verwundet auf dem Kampfplatze. Die Marinetruppen und Seeleuten bewie-

ſen die größte Ausdauer, obgleich es ſich ſpäter fand, daß die ihnen entgegen geſtellten leichten Truppen ſich auf ungefähr 600 Mann belaufen hatten.

Es erleidet keinen Zweifel, daß ein Paar regulaire Regimenter in dieſem Momente den Amerikanern den Sieg geſichert hätten, allein es waren keine Truppen in der Linie, als Capitain Barney's Corps und zwei Detachements zu ſeiner Rechten, die wohl poſtirt waren. Da er einen ſo unfreundlichen Empfang gefunden hatte, machte der Feind keinen weitern Verſuch, die Marinetruppen und Seeleute in Fronte direct anzugreifen, allein nachdem er, durch eine Demonſtration in jener Richtung, die Truppen zu ihrer Rechten vom Felde getrieben hatte, bereitete er ſich vor, Capitain Barney von hinten anzugreifen und zu umzingeln. Während dieſer Bewegungen in der Fronte, deployirte ſich eine Abtheilung leichter Truppen auf der Rechten des Feindes, und da die Milizen das Feld geräumt hatten, fingen dieſe auch an, die Amerikaner anzugreifen. Schon waren Capitain Barney, Capitain Miller und mehrere andere Offiziere verwundet; und da der Sieg gegen eine ſolche Uebermacht unmöglich ſchien, ward der Befehl zum Rückzuge gegeben. Die Vertheidigung war zu hartnäckig geweſen, als daß man hätte die Kanonen mitnehmen können, die nothwendigerweiſe zurückgelaſſen wurden. Alle Leute entkamen, mit Ausnahme der Schwerverwundeten, unter den Letztern waren indeß auch Capitain Barney und Miller, die beide

in die Hände des Feindes fielen. Der Verluſt des Letztern war 300 an Getödeten und Verwundeten. Von den Marinetruppen blieb nur ein Drittel, und die Leute der Flottille litten bedeutend, wenn auch nicht in dem Maaße.

Die Leute der Flottille unter den Befehlen des Capitains Barney und die Marinetruppen wurden für ihr treffliches Benehmen bei dieſer Gelegenheit mit Recht belobt. Keine Truppen hätten mehr leiſten können und das Feuer der Artillerie ſowohl als das Gewehrfeuer waren im höchſten Grade wohl unterhalten. Beſonders Capitain Barney ſelbſt und Capitain Miller gewannen ſich dadurch großen Ruf, und tief und allgemein wurde bedauert, daß ihre umſichtige Tapferkeit und ihre Anſtrengungen nicht vom Reſte der Armee unterſtützt werden konnten.

Da der Feind noch an demſelben Abende von Waſhington, einer gänzlich vertheidigungsloſen langgeſtreckten Stadt von 8 bis 9000 Einwohnern, Beſitz nahm und eine bedeutende Anzahl von Schiffen den Potomac heraufkam, wurde es für nothwendig erachtet, das öffentliche Eigenthum in den Docks zu zerſtören. Eine Fregatte erſter Claſſe, die Columbia, war auf den Werften und der Argus von 18 Kanonen, und Luchs von 12 Kan., waren noch nicht lange von Stapel gelaſſen. Ein kleiner Theil der Vorräthe und Munition war auf die Seite geſchafft worden, in der Nacht des 24. ſteckte man jedoch das Uebrige in Brand.

Es iſt ſchwer zu ſagen, weßhalb man die Schiffe nicht bohrte, eine Maßregel, die erlaubt hätte, ſie ſpäter zu reſtauriren und es dem Feinde verboten hätte, ſie zu zerſtören oder wohl gar mitzunehmen. In der That kam auch die Schnelligkeit, mit der man gleich alles in Brand ſteckte, zur Sprache, da der Feind ſelbſt nicht hätte mehr thun können. Man muß indeſſen nicht vergeſſen, daß der plötzliche Rückzug der Engländer nicht voraus geſehen werden konnte und daß ſie eine imponirende Seemacht im Potomac hatten. Der Verluſt an Schiffen war nicht groß und die Columbia von 44 Kan. auf den Werften und der Argus von 18 Kan. waren die einzigen zerſtörten von Werthe. Der Luchs entkam und es ſcheint faſt, daß der Feind in zu großer Eile war, um ihm etwas anzuhaben. Bei dieſer Gelegenheit wurde der Boſton von 28 Kan. verbrannt, obgleich das Schiff confiscirt war. Der Rumpf des New-York, von 36 Kan., wurde verſchont, allein alle Vorräthe der Marine verbrannten.

Es muß bemerkt werden, daß dies und als der Adams im Penobſcot verbrannt wurde, die einzigen Fällen waren, in denen es dem Feinde, trotz ſeiner zahlreichen Landungen, gelang, Kreuzer der Marine vermittelſt ſeiner Truppen zu zerſtören. In dieſer Beziehung iſt der Unterſchied zwiſchen dem Kriege von 1812 und dem von 1775 am auffallendſten. Während des erſtern Kampfes war der Feind in keinem Angriffe auf irgend eine bedeutende Art glücklich, obgleich er, ermuthigt durch ſeinen

Erfolg zu Washington, bald darauf einen Verſuch auf Baltimore machte.

Um den Widerſtand gegen dieſe Landungen kräftiger zu machen und da man glaubte, daß eine größere Macht, als der Feind wirklich dabei entwickelte, employirt wurde, berief man alle in der Umgegend befindlichen Offiziere und Leute der Marine an die Ufer der Cheſapeake-Bay. Capitain Rodgers mit der Mannſchaft der faſt fertig zur See ausgerüſteten Guerriere, von 44 Kanonen, ward von Philadelphia herbeordert. Capitain Perry von der Java, mit 44 Kanonen, welches Schiff zu Baltimore ausgerüſtet wurde, und Capitain Porter nebſt anderen Offizieren aus dem Dienſte waren an den Ufern des Potomac bei den Verſuchen, die Rückkehr der britiſchen Schiffe, welche nach Alexandria hinaufgegangen waren, zu verhindern, thätig verwendet worden, welche Bemühungen indeſſen nicht gelangen aus Mangel an Mitteln und Zeit. Die zur Verfügung ſtehenden Kanonen waren alle zu leicht. Es kam zu einigen Gefechten. Einige kühne Verſuche mit Brandern wurden unternommen, allein des Feindes Bewegungen waren zu ſchnell, um die nöthigen Vorbereitungen in einem ſo dünne bewohnten und aller militäriſchen Anforderungen baaren Lande zu geſtatten. In dieſem Dienſte wies Com. Rodgers eine Attaque auf eine kleine Abtheilung von weniger denn 50 Mann zurück, die vom Feinde in einem Verſuche, einen Lichter und einen Brander abzuſchneiden, unter-

nommen wurde, bei welcher Gelegenheit Mr. Newcomb, Mr. Ramage, Mr. Forreſt und Mr. Stockton von der Guerriere wichtige Dienſte leiſteten. Dieſe Herren bewieſen ſich auch bei dem, wenn gleich erfolgloſen Verſuche thätig, das feindliche Schiff in Brand zu ſtecken. Die meiſten dieſer Offiziere und alle ihre Leute wurden nach Baltimore beordert, als der Feind dieſe Stadt bedrohete.

Baltimore war durchaus nicht ſo leicht anzugreifen, denn es iſt eine feſt zuſammengebaute Stadt und enthielt damals mehr als 40,000 Seelen. Ihre Vertheidigungsanſtalten gegen die Waſſerſeite waren reſpectabel, allein auf der Landſeite hatte ſie keine andere Fortificationen, als die bei der Gelegenheit aufgeworfen wurden *). Die Matroſen von den Kriegsſchiffen ſowohl, als der Flottille, mit den gegenwärtigen Marineſoldaten, waren aber unter den Befehlen des Com. Rodgers, der von ſeinen Streitkräften den umſichtigſten Gebrauch machte.

Der Feind landete in der Frühe des 12. Septembers, in der Nähe eines Ortes, North-Paint genannt. Während deſſen gingen die britiſchen Fregatten, Schaluppen und Bombenſchiffe unter dem Befehle des Capitains Nourſe

*) Den Leſer der amerikaniſchen Geſchichte mag es intereſſiren zu wiſſen, daß in Nordamerika keine Stadt befeſtigt iſt. Es wurden Vertheidigungsanſtalten getroffen, um Angriffe zur See zurückzuweiſen und in einzelnen dringenden Fällen wurden an mehreren Plätzen Werke aufgeworfen; allein in den alten engliſchen Colonien war keine Stadt je mit regelmäßigen Wällen und Feſtungswerken verſehen.

vom Severn den Patapſco hinauf, in der Abſicht, die Waſſerwerke vor der Stadt mit Kanonen und Bomben anzugreifen. Vice-Admiral Cochrane und Contre-Admiral Malcolm waren bei dieſem Geſchwader. Eine Brigade Marineſoldaten unter Capitain Crofton begleitete die Armee. Contre-Admiral Cockburn landete perſönlich mit dieſer Abtheilung. Wie bei Washington wurden die Truppen vom General-Major Roß angeführt.

Nach einem Marſche von ungefähr 5 Meilen ſah ſich der Feind momentan im weitern Vordringen aufgehalten durch eine kleine vorgeſchobene Abtheilung der Local-Miliz, die ſich, dem Befehle gemäß, zurückzog, als man ſie umzingeln wollte. In dem unbedeutenden Scharmützel, das hier vorfiel, wurde General-Major Roß getödtet. Es kam bald darauf zu einem ſchärfern Treffen, in dem von amerikaniſcher Seite ungefähr 1500 Mann zu Felde waren. Bei dieſer Gelegenheit hatte die Miliz 24 Getödtete und 129 Verwundete. Sie verloren auch 1 Offizier und 49 Leute, die gefangen wurden. Nach den Briefen des Feindes verlor er in beiden Affairen 290 Getödtete und Verwundete. Bald nach dem zweiten Treffen zogen ſich die Engländer an ihren Landungsplatz zurück und gaben die Unternehmung auf. Die bewaffneten Bürger von Baltimore und der Umgegend bildeten die Truppen, die dem Feinde bei dieſer Gelegenheit gegenüber ſtanden.

Der Angriff zu Waſſer war gleich erfolglos. Das Fort

M'Henry ward 24 Stunden lang, ohne daß es ihm ſehr ſchadete, bombardirt. Eine kleine vorgeſchobene Batterie mit Offizieren und Leuten von der Flottille verſehen, erwiederte das Feuer mit Ausdauer, obgleich ſie ihm ſehr ausgeſetzt war. Während der Nacht drang eine ſtarke Abtheilung Boote in den Ferry Branch ein und wäre von da in den Hafen gekommen, wenn die Forts Covington und Babcock, ſo wie auch die Barken der Flottille ſie nicht mit einem warmen Feuer empfangen hätten. Die Vertheidigung wurde für zu lebhaft befunden und der Feind zog ſich zurück. Fort Covington hatte eine Beſatzung von 80 Leuten von der Guerriere unter Mr. Newcomb, einem höchſt vortrefflichen jungen Offizier von dieſem Schiffe; Mr. Webſter, ein Segelmeiſter, mit 50 Leuten von der Flottille war in einer Batterie von ſechs Kanonen, Babcock genannt. Die Barken waren unter dem Befehle des Lieutenants Ritter, des damals älteſten Lieutenants in ſeiner Branche des Dienſtes. Alle dieſe Offiziere und ihre verſchiedenen Truppen zeichneten ſich durch Feſtigkeit und Tüchtigkeit aus.

Insbeſondere die Barken, welche faſt einen Tag und eine Nacht lang den Bomben und Raketen des Feindes ausgeſetzt waren, behaupteten ihre Poſition mit unerſchütterlicher Feſtigkeit, und wieſen jeden directen Angriff mit Leichtigkeit zurück. Im kritiſchſten Momente wurden mehrere Schiffe im Kanale verſenkt, welches den Feind vollſtändig verhindert hätte, ſeine großen Schiffe herbei-

zubringen, wenn er das für gerathen gehalten hätte. Dieſe Maßregel wurde von Capitain Spence mit Kaltblütigkeit und Schnelle ausgeführt.

Dieſer verfehlte Verſuch machte eigentlich der Kriegführung im Cheſapeake ein Ende, indem er kurz darauf faſt alle ſeine Streitkräfte nach Süden zog, um einen noch ernſtern Verſuch auf New-Orleans zu machen. Indeſſen dauerten einzelne kleine Expeditionen in dieſer Gegend noch bis zum Schluſſe des Krieges fort, obgleich ſie zu keinen Reſultaten führten, die wichtig genug wären, um ſie hier anzuführen. Dieſe Kriegführung war im Ganzen der amerikaniſchen Regierung von Nutzen, indem die Exceſſe, die der Feind mit oder ohne Abſicht beging, die Wirkung hatten, den Theil der Bevölkerung, welcher bisher dem Kampfe ernſtlich abgeneigt war, zu disguſtiren, und die Adminiſtration beſaß wahrſcheinlich niemals größere Gewalt, als nach der zweckloſen Zerſtörung der öffentlichen Gebäude zu Waſhington. Um dieſe Zeit wurde Capitain Barney *) ausgewechſelt und

---

*) Joſua Barney wnrde am 6. Juli 1759 in Baltimore geboren. Er kam frühe in den Seedienſt und durch einen zufälligen Umſtand auch bald zum Befehl eines werthvollen Schiffes. Im Beginne des Revolutionskrieges, d. h. im October 1775, kam er auf den Hornet, von 10 Kanonen, welcher zu Baltimore ausgerüſtet worden, als Oberſteuermann und war bei der Expedition unter Commodore Hopkins gegen die Bahamas. Der Hornet wurde durch ſchlechtes Wetter vom Geſchwader getrennt und kehrte allein in den Hafen zurück. Er diente hierauf als Lieute-

trat wieder ſein früheres Commando an, denn faſt die Hälfte ſeiner Flottille war im Paturent vernichtet worden.

Viertes Kapitel.

Expedition gegen New-Orleans. — Vorbereitungen zur Vertheidigung. — Beginn der Feindſeligkeiten. — Action mit Kanonenbooten. — Landung britiſcher Truppen. — Dienſte der Carolina. — Schlacht bei New-Orleans. — Leiſtungen der Marine. — Vertheidiger von New-Orleans.

Die Bewegungen im Cheſapeake wurden von einer Streitkraft ausgeführt, die für andere und größere Zwecke verſammelt worden, welche zu unternehmen, ſie nur auf Verſtärkungen wartete. Die Hauptexpedition in dieſem

---

nant auf dem Sachem, von 10 Kanonen, unter Capitain Alexander, obgleich ſein Name nicht auf den regulären Dienſtliſten verzeichnet ſteht, wo wir ihn erſt vom 20. Juli 1786 neben denen von Dale und Murray verzeichnet finden, woraus zu ſchließen iſt, daß damals dieſe ausgezeichneten jungen Seehelden die erſten regelmäßigen Chargen, die vom Congreſſe aus gegeben wurden, erhielten. Allein Mr. Barney diente ſogar als erſter Lieutenant auf einer Fregatte in einer viel früheren Periode. Er war in dieſer Stellung an Bord der Virginia, von 28 Kanonen, als dieſes Schiff genommen wurde; den nämlichen Rang begleitete er auch an Bord der Saratoga, von 16 Kanonen. Das Loos dieſes Schiffes traf ihn nicht mit, da er gerade auf einer Priſe war.

Nachdem er das tapferſte Benehmen an Bord mehrerer Kriegsſchiffe gezeigt hatte, in denen er als Lieutenant diente, und in

Jahre wurde nicht bis gegen den Schluß der Saiſon hin unternommen, wo Admiral Cochrane an der Mündung

---

verſchiedenen Lagerſchiffen, die er führte, kam Mr. Barney an Bord des Hyder Aly. Ueber die Weiſe, wie er dieſes Commando erhielt und den brillanten Kampf, den er darin beſtand, wurde der Leſer im Texte unterrichtet. Vom Jahre 1782 bis zum Jahre 1784 diente Capitain Barney im General Waſhington (früher General Monk)', der meiſtens als Depeſchenſchiff oder im Civildienſte bei wichtigen Anläſſen gebraucht wurde. Es iſt nicht leicht zu ſagen, was der regelmäßige Rang Capitain Barney's zu jener Periode war. Daß er Lieutenant in der Marine des Landes war, iſt gewiß, allein es iſt nicht ſo klar, daß er zum Capitain ernannt worden. Ueber ſeinen Anſpruch auf dieſe Auszeichnung kann keine Frage ſein, obgleich es ſcheinen möchte, daß der eigenthümliche Zuſtand des Landes die Vollführung dieſes Aktes der Gerechtigkeit verhinderte. Als der General Waſhington verkauft wurde, zog ſich Capitain Barney in's Privatleben zurück, und wurde entlaſſen, wie alle Marine-Offiziere aus der Zeit der Revolution.

Im Jahre 1794 war Capitain Barney einer der für die neue Marine ernannten ſechs Capitains, er wies jedoch die Charge zurück, weil der Name des Capitain Talbot ſeinem eignen voranging. Im Jahre 1796 ging Capitain Barney nach Frankreich und nicht lange darauf trat er, mit dem Range eines chef de division in die franzöſiſche Marine ein. Am 28. Mai ſegelte er in der Harmonie, mit 44 Kanonen, mit der Railleuſe, von 36 Kanonen, die gleichfalls unter ſeinen Befehlen ſtand, von Rochefort nach Domingo ab. Nachdem er mit dieſen Schiffen einige Zeit gekreuzt hatte, zu denen ein drittes in der Folge dazu kam, erhielt er den Befehl der Meduſe und Inſurgente, die Letztere war gerade das Schiff, welches die amerikaniſche Marine verloren hatte. Mit dieſen beiden Schiffen kam er nach Amerika und wurde mehrere Monate lang von einem überlegenen engliſchen Geſchwader bewacht. Die Weiſe, wie Commodore Bar-

des Miſſiſippi erſchien, nachdem er in den verſchiedenen Inſeln eine große Anzahl von Kriegsſchiffen, Transport-

---

ney die offene See erreichte, als er ſegelfertig war, ward ſtets ſehr bewundert. Die franzöſiſchen Fregatten dreheten ſich nach und nach der See zu, während der Feind ſich voraus bewegte, bis die erſteren gerade am Cap ankerten und der letztere ſie auf offener See bewachte. Sobald es dunkel wurde, lichtete Commodore Barney den Anker und kam zur Bai hinaus, bis er weit genug aus dem Geſicht war, wo er ſich wieder vor Anker legte. Als ihn die Engländer am nächſten Morgen vermißten, vermutheten ſie, er müſſe in der Nacht zur See gegangen ſeyn und lichteten die Segel zu ſeiner Verfolgung. Commodore Barney folgte inzwiſchen ſeinen Feinden längs der Küſte, ſeinen Curs zur gehörigen Zeit ſetzend, um ſie zu vermeiden.

Im Jahre 1800 verließ Capitain Barney den franzöſiſchen Dienſt und kehrte in die Heimath zurück. Bis zum Jahre 1812 beſchäftigte er ſich mit Handels-Angelegenheiten. Die Marine war während deſſen zu geordnet und regelmäßig geworden, als daß er hätte darin aufgenommen werden können, und er nahm den Befehl eines Freibeuters an. Er kreuzte nur einmal mit dieſem Schiffe und wurde im Jahre 1813 an die Spitze der Flotille im Cheſapeake geſtellt, mit dem Range eines Capitains in der Marine, wenn auch nicht eigentlich im Dienſte. Sein tapferes Benehmen in dieſer Stellung wurde gezeigt. Nach dem Kriege von 1812 ward er von der Regierung im Civildienſte verwendet uud ſtarb in Kentucky am 1. December 1818, im 59. Jahre ſeines Alters. Die bei Bladensburg erhaltene Wunde ſoll, wie vermuthet wird, ſeinen Tod verurſacht haben.

Capitain Barney, oder Commodore Barney, wie er gewöhnlich genannt wurde, in Folge ſeines Ranges in franzöſiſchen Dienſten, war ein kühner, unternehmender und höchſt tapferer Offizier. Sein Kampf mit dem Monk war eine der ſchönſten Seethaten, die wir berichten können, und in allen Lagen zeigte er einen großen Geiſt und die Reſſourcen eines zum Befehlen

und Vorrathsſchiffen geſammelt hatte. Dies war am Anfang Decembers 1814 und von vornherein war nicht zu zweifeln, daß ein Plan entworfen worden, einen ernſten Verſuch auf die wichtige Stadt New-Orleans zu unternehmen, mit der wahrſcheinlichen Abſicht eine permanente Eroberung zu machen.

Die Vertheidigungsanſtalten des Platzes, mit der Ausnahme einige rreſpektablen Werke, die den Fluß beſtrichen, waren ſehr unbedeutender Art; die letzteren waren bedeutend und machten es nothwendig, entweder in einem der kleinen Bayous zu landen oder die Werke durch Bombardement zu zerſtören. Da das Letztere Zeit erforderte, welches den Amerikanern geſtattet haben würde, Kräfte zu verſammeln, der Invaſion zu widerſtehen und auch den Ausgang zweifelhaft ließ, wurde das erſtere Projekt adoptirt. Um jedoch einen Verſuch der Art zu unternehmen, wofür man ſich entſchieden, wurde es indeſſen nothwendig, jene ſeichten Gewäſſer in die Gewalt zu bekommen, die allein nur die Annäherung zuließen. Auf dieſen Zweck daher richtete der Feind ſeine Aufmerkſamkeit zuerſt.

---

geſchaffenen Mannes. Es unterliegt keinem Zweifel, daß er, wäre er im Dienſt geblieben, einer der ausgezeichnetſten Offiziere geweſen wäre. Wenige Amerikaner genießen eines ſo bewundernswerthen Rufes in ihrem Stande, wie er. Capitain Barney ſoll 26 Gefechte beſtanden haben, die alle gegen die Engländer waren und in denen er faſt immer glücklich war.

Gerade auf dem Punkte, wo New-Orleans ſteht, läuft der Miſſiſippi faſt öſtlich und weſtlich, indem die Stadt auf dem linken Ufer des Fluſſes gebaut iſt. Gerade nördlich von der Stadt, in einer Entfernung von nur wenigen Meilen, liegt ein großes ſeichtes Gewäſſer, welches Ponchartrain-See heißt, obgleich es nur eine Bai iſt, die von den Gewäſſern des Meerbuſens durch eine ſo enge Paſſage getrennt iſt, daß ſie einem Fluſſe gleicht. Dieſe Paſſage heißt die Rigolets. Eine andere tiefe Bai, welche von dem Meerbuſen hereinſchneidet und mit dem Ponchartrain durch die Rigolets verbunden iſt, heißt Borgne-See, obgleich ſie den Namen eines Sees noch weniger verdient als die nahgelegene Seebucht. Flachgehende Schiffe können ſich der Stadt, vermittelſt dieſer beiden Waſſerbehälter, nähern, wobei es gerade nicht nöthig iſt, daß ſie in den Ponchartrain einfahren, während der Miſſiſippi nur langſam und durch ſeine großen Krümmungen äußerſt ſchwierig zu paſſiren iſt. Um die Annäherung auf dem Fluſſe zu beſtreichen, waren die eben genannten Fortifikationen errichtet worden, während die Regierung ſich wegen der Beſchützung der Seen hauptſächlich auf die Marine verlaſſen mußte. Der Gebrauch des Dampfes war damals noch in ſeiner Kindheit und da das Waſſer für irgend größere Schiffe zu ſeicht iſt, ſo bot ſich kein anderes Mittel für dieſen Zweck, als die gewöhnlichen Kanonenboote. In dieſer Abſicht hielt man eine Diviſion von dieſen Schiffen, nebſt einigen kleinen Lichtern, in den

Seen bereit, und es wurde nothwendig für den Feind, dieſe Macht zu zerſtören, ehe er ſeine mit Truppen beladenen Boote außer den Schutz ſeiner Kanonen wagen konnte.

Am 12. December, als die feindliche Flotte zuerſt am Eingang des Borgne-Sees erſchien, war eine Diviſion von 5 Kanonenbooten in dieſer Bai, unter den Befehlen des Thomas Ap Catesby Jones, damals noch ein junger Schiffs-Lieutenant. Sobald Mr. Jones die Erſcheinung des Feindes erfuhr, recognoscirte er ſeine Stärke und nachdem er ſich von deren Belang überzeugt hatte, zog er ſich weiter in die Bai zurück, in der Abſicht, eine Poſition einzunehmen, die die Annäherungswege zur Stadt in ſeiner Gewalt ließe. Es lagen verſchiedene kleine Forts, ſowohl an der Mündung des Ponchartrain als auch an den Mündungen mehrerer Bayous oder Buchten, die in den moraſtigen Tiefen unterhalb New-Orleans einliefen, und es war die Abſicht des Mr. Jones, in der Nähe einer derſelben, an einem Orte, genannt Les petites Coquilles, zu ankern. Dieſe Schiffe waren nur Kanonenboote; Nr. 4 unter Mr. Ferris, einem Segelmeiſter, und 5 Kanonen führend mit einer Bemannung von 36 Leuten; Nr. 23 unter Lieutenant M'Keever, mit 5 Kanonen und 39 Leuten; Nr. 156 unter Premier-Lieutenant Jones, mit 5 Kanonen und 41 Leuten; Nr. 162, Lieutenant Spedden, 5 Kanonen mit 35 Leuten; und Nr. 163, Segelmeiſter Ulrick, 3 Kanonen mit 21 Leuten;

im Ganzen 23 Kanonen und 183 Leute. Das Kaliber war ungleich, indem einige Boote zwei lange Kanonen, andere nur eine, und alle zwei oder drei kurze leichte Stücke führten. Die Schiffe ſelbſt, wie alle Kanonenboote, waren niedrig, mit leichtem Bug, langſam in ihren Bewegungen und ganz ohne Windvierung.

Einige Bewegungen des Feindes, welcher mit einer großen Flottille von Barken und Booten in der Bai erſchien, veranlaßten Mr. Jones, am 13. einen Angriff zu erwarten, und um 3½ Uhr Nachmittags verließ er ſeine Poſition, um, wie erwähnt, die Petites Coquilles zu erreichen. Ein kleiner Lichter, das Sea-horſe, war etwas früher in die Bai St. Louis abgeſandt worden, um einige Vorräthe zu zerſtören, und gegen 4 Uhr ſchickte ihm der Feind drei Boote nach, um ihn abzuſchneiden. Das Sea-horſe führte einen leichten Sechspfündner, und hatte nur 14 Leute unter Mr. Johnſon, einem Segelmeiſter. Einige Kartätſchen-Chargen trieben die Boote zurück, die jedoch bald durch eine andere verſtärkt wurden, worauf ſich ein lebhaftes kleines Gefecht entſpann. Das war der Anfang der wirklichen Feindſeligkeiten in der berühmten Expedition gegen New-Orleans. Nachdem Mr. Johnſon vier Poſition genommen hatte, in der er von 2 Batterien von 6 Kanonen am Ufer unterſtützt werden konnte, vertheidigte er ſich tapfer, und die Barken zogen ſich mit einigem Verluſte zurück. Wenige Stunden ſpäter indeſſen wurden das Sea-horſe und die Vorräthe

von den Amerikanern in Brand geſteckt, da es nicht möglich geweſen wäre, zu verhindern, daß ſie einer gleich ſtarken feindlichen Streitmacht in die Hände fielen. Nicht lange darauf wurde ein anderer Lichter, der Obligator, einen Vierpfündner führend, und mit einer Bemannung von nur 8 Mann, von den Engländern genommen.

Ungefähr um 1 Uhr Mittags, am 14., ward die Flottille, die verſucht hatte, eine beſſere Poſition zu gewinnen, genöthigt, im weſtlichen Ende der Paſſage von Malheureux Island zu landen, und zwar wegen Mangel an Wind und der heftigen Strömung. Mit Anbruch des Tages ſah man die feindlichen Boote ungefähr drei Meilen weſtlich. Es war eine vollkommene Windſtille, in der Enge ſtarke Ebbe, und Mr. Jones daher keine andere Wahl gelaſſen, als ſich auf eine hartnäckige Vertheidigung vorzubereiten oder ſeine Schiffe zu verlaſſen. Er beſchloß muthig das erſte, obgleich die gegen ihn vorrückende Streitmacht überlegen ſein mußte. Die nöthigen Vorbereitungen zum äußerſten Widerſtande wurden daher getroffen. Anfangs war beſchloſſen, die fünf Boote mittelſt Springtauen quer über den Kanal aufzuſtellen, in geſchloſſener Linie, allein die ſtarke Strömung machte dieſen Plan zu nichte, indem Nr. 156 und 163 ungefähr hundert Ellen hinabgetrieben wurden. Das Herankommen des Feindes verhinderte, daß man dieſen großen Nachtheil, der die erwähnten Schiffe dem Angriffe ausſetzte, während ſie in einem gewiſſen Grade von den übrigen

nicht unterſtützt werden konnten, wieder gut machte. Bedenkt man die Art und Weiſe der Vertheidigung, ſo erſcheint es wahrſcheinlich, daß dieſer Umſtand ſchon allein den Sieg unmöglich machte.

Die engliſche Flottille beſtand aus 40 bis 50 Barken und Booten, wovon die erſteren hauptſächlich für dieſe Invaſion gebaut waren; ſie ſollen 42 Kanonen, meiſtens zwölf-, achtzehn- und vierundzwanzigpfündige Caronaden geführt haben. Die Zahl der in dieſen Booten eingeſchifften Leute wird von Einigen bis zu 1200 angegeben, während andere Berichte nur von 400 ſprechen. Die Größe und Anzahl der Barken machen indeſſen das letztere unwahrſcheinlich, indem 10 Leute auf ein Boot doch durchaus zu wenig wäre. Die Wahrheit liegt wahrſcheinlich in der Mitte.

Um 10 Uhr 39 Minuten Morgens lichtete der Feind ſeine kleinen und Bugſir-Anker, und in offener Ordnung eine Linie bildend, rückte er zum Angriffe heran. Sobald die Barken in Schußweite gekommen, eröffneten die Kanonenboote ein gutes Feuer, obgleich mit geringer Wirkung, da dieſe zu wenig Fläche zum genauen Zielen darboten. Um 11 Uhr 10 Minuten eröffnete indeſſen der Feind ſein Feuer auf der ganzen Linie, und alſobald wurde der Kampf allgemein und zerſtörend. Um 11 Uhr 49 Minuten war der Feind nahe genug, um einen Enterverſuch auf Nr. 159 zu machen, welches Schiff durch ſeine vorgerückte Poſition am meiſten ausgeſetzt war.

Drei Boote griffen es an, zwei davon wurden jedoch in den Grund gebohrt und die Attaque zurückgewieſen. Jetzt erneuerten 4 Boote dieſelbe und wurden gleichfalls mit ſchwerem Verluſte zurückgeſchlagen. In dieſem letzten Angriffe wurde jedoch Mr. Jones durch einen Schuß niedergeſtreckt und der Befehl ging auf Mr. Parker, einen jungen Midſhipman, über, der ſein Schiff vertheidigte, bis er ſelbſt ſchwer verwundet und von der Ueberzahl überwältigt wurde. Um 12 Uhr 10 Minuten nahm der Feind von Nr. 156 Beſitz und ſogleich richtete er deſſen Kanonen auf die übrigen amerikaniſchen Schiffe. Zuerſt wurde Nr. 163 nach einem ſehr tapfern Wiederſtande genommen und Nr. 162 folgte, allein erſt als Mr. Spedden ſchwer verwundet war. Der Vierundzwanzigpfündner von Nr. 5 wurde durch's Zurückprallen von der Lafette geſtoßen, und da das Feuer der genommenen Schiffe auf dieſes Boot gerichtet worden, mußte es ſich gleichfalls ergeben. Nr. 23, unter Mr. M'Keever, wurde zuletzt genommen und ſtrich erſt ſeine Flagge um 12 Uhr 30 Minuten, unter dem Feuer der genommenen Boote und der ganzen Macht des Feindes. Capitain Lockyer von der Sophia befehligte die engliſche Flottille bei dieſer Gelegenheit, und wurde unterſtützt von Capitain Montreſor von dem Manley und Capitain Roberts vom Meteor.

Obgleich der Verluſt dieſer Diviſion von Kanonenbooten der Vertheidigung von New-Orleans empfindlichen Schaden beifügte, ſo betrachteten doch ſowohl das

Land als die Marine das Reſultat dieſes Kampfes als einen Triumph. Der letzteren insbeſondere brachte der von Jones, und den Offizieren und Leuten unter ſeinen Befehlen, geleiſtete Widerſtand große Ehre, denn es war bekannt, daß dieſer Kampf faſt ohne Hoffnung geführt worden. Die Umſtände zwangen die Angegriffenen, unter großen Nachtheilen zu fechten, und es ſcheint, daß ſie ſich beſtrebten, durch eine verzweifelte aber kaltblütige Tapferkeit die Chancen auszugleichen. Der Charakter dieſes Kampfes hatte zur Folge, daß es für einen Offizier in der Marine ebenſo rühmlich war, bei der Niederlage im Lake Borgne als bei dem wichtigſten Siege gegenwärtig geweſen zu ſein.

In den veröffentlichten Berichten über den Verluſt der Britten bei dieſer Gelegenheit, herrſcht derſelbe Widerſpruch, als in den veröffentlichten Berichten über ihre Stärke. Es war die Meinung des Prem. Lieutenant Jones, der an Bord der feindlichen Flotte geführt worden, daß ihre Getödteten und Verwundeten ſich nahe an 400 beliefen, während andere Gefangene, die, da ſie nicht verwundet waren, vielleicht beſſere Gelegenheit hatten, ſich über Facta dieſer Art Aufklärung zu verſchaffen, den Verluſt nie geringer als zwiſchen 2 und 300 angaben. Nach der officiellen Angabe des Feindes belief ſich ſein Verluſt auf 94. Da dies mehr als die Hälfte der amerikaniſchen Kämpfer war, beweiſt es die Tapferkeit der Vertheidigung, allein man glaubt, daß die Wahrheit

abſichtlich entſtellt wurde *). Der Verluſt amerikaniſcher Seits war ſchwer, jedoch im Vergleiche unbedeutend.

Der Oberfehl über die Marine zu New-Orleans war dem Capitain Patterſon, einem der jungen Offiziere, die mit Capitain Bainbridge zu Tripoli gefangen waren, anvertraut. Capitain Patterſon war ein trefflicher Befehlshaber und wurde von vielen trefflichen Offizieren

*) Der Widerſpruch in officiellen Berichten, in Dingen, die nicht wohl einen Irrthum zulaſſen, muß uns nothwendig auf die Vermuthung vorſätzlicher Abweichungen von den Fakten bringen. In dem engliſchen offiziellen Berichte von der Schlacht bei New-Orleans (vom 8. Januar 1815) wird der Verluſt an Getödteten auf 293 angegeben. Es iſt bekannt, daß das Schlachtfeld im Beſitze der Amerikaner blieb und daß ſie den Engländern ihre Todten zum Begraben überlieferten. In ſeinem Briefe vom 9. Januar ſagt General Jackſon: Bereits über 300 ſind zum Begraben überliefert worden und meine Leute ſind noch immer daran, ſie innerhalb meiner Linie aufzuſuchen und ſie an die Stelle zu bringen, wo ſie der Feind in Empfang zu nehmen hat. Obriſt Heyne, der amerikaniſche General-Inſpektor, unter deſſen Befehlen die Todten am 13. übergeben wurden, giebt ihre Anzahl auf 700 an. Die Engländer geben die Vermißten auf 475 an und Obriſt Heyne berichtet von 501 Gefangenen. Ein vom 13. datirtes Privatſchreiben ſagt, „an einem kleinen Platze, auf der linken Flanke unſrer Linie, fanden ſie allein 368 Leichname,“ oder 75 mehr als die Total-Angabe im feindlichen officiellen Berichte. Es war von ſo großer Wichtigkeit, den Seeleuten die Idee einzuprägen, daß der Gefahr der Angriffe in Booten nicht groß ſei, daß wir hierin einen Grund für die Widerſprüche in den Berichten der beiden Partheien, in Bezug auf die Affaire im Lake Borgne finden. Es folgt durchaus nicht daraus, daß ein Offizier ſchreibt, was veröffentlicht iſt.

unterſtützt; allein ſeine Abtheilung ſollte blos den Fluß und die ſeichten Gewäſſer in der Nähe der Stadt beſchützen. Ein Schiff, die Louiſiana genannt, war angekauft und mit 16 langen Vierundzwanzigpfündnern bewaffnet worden. Ein vom Staate erlaſſenes Geſetz ſanctionirte durch die Nothwendigkeit das Preſſen von Leuten in den Straßen, und die Führung des Schiffes wurde dem Lieutenant C. B. Thompſon anvertraut.

Als der Feind ſich durch die Wegnahme der Kanonenboote im Beſitze des Lake Borgne ſah, ſchickte er eine Brigade unter Generalmajor Keane ab, die ſich auch den Eingang in ein Bayou erzwang und nur wenige Meilen unterhalb der Stadt landete. Hier ſchlugen die Truppen, nachdem ſie ein wenig vorgerückt waren, um feſtes Terrain zu haben, ein Lager auf, deſſen linker Flügel ſich an den Miſſiſippi lehnte. Kaum war die Poſition der Britten den Amerikanern bekannt, als General Jakſon mit der ganzen disponiblen Force, die er verſammeln konnte, und die ſich auf ungefähr 1500 Mann belief, gegen ſie anrückte und durch eine ſchnelle gewandte Nachtattaque rettete er New-Orleans. Den Bewegungen der Truppen ging ein Angriff des Capitain Patterſon, in dem Schooner Carolina von 14 Kanonen, auf das engliſche Bivouak voran. Der vortreffliche Gebrauch, der von dieſem kleinen Schiffe am 23. gemacht worden, ſo wie ſein fortgeſetztes Bedrohen der linken Flanke des Feindes, trug bedeutend zum allgemeinen Erfolge der Campagne

bei, da ohne Frage die von den Engländern in dieſer Action erlittene Patſche allein verhinderte, daß er nicht in New-Orleans einrückte, von welcher Stadt er nur wenige Meilen entfernt war. Es war beabſichtigt worden, daß die Louiſiana in dieſer Attaque beiſtehen ſollte, allein das Schiff konnte nicht zur gehörigen Zeit bereit ſein.

Wenige Tage darauf kam indeß die Carolina in eine ſehr kritiſche Lage. Der Feind hatte einige Kanonen gelandet und da der Wind ſchon einige Zeit lang friſch von N. N. W. her bließ, fand man es für unmöglich, gegen einen Strom anzukämpfen, der ſelbſt zum Bugſiren zu ſtark war. Die Bewaffnung des Schooners beſtand nur aus zwölfpfündigen Caronaden und einer langen Kanone von demſelben Caliber. Da am Morgen des 27. der Wind ganz ſchwach nördlich war, eröffnete der Feind ein Feuer auf die Carolina mit glühenden Kugeln und Bomben, von einer Batterie von 5 Kanonen. Die Canonade wurde vom langen Zwölfpfündner erwiedert, das einzige Stück, das gebraucht werden konnte; allein der Schooner gerieth bald unter ſeinen Tauſcheiben in Feuer, und ein wenig nach Sonnenuntergang ſah ſich Capitain Heckley genöthigt, Ordre zu geben ihn zu verlaſſen. Ehe dies ausgeführt werden konnte, wurden 7 Leute getödtet und verwundet und das Schiff vom Schießen ſehr beſchädigt. Bald nachdem die Leute das Land erreicht hatten, flog die Carolina in die Luft. Während der vier oder fünf kritiſchen Tage des Feldzugs leiſtete dies kleine Schiff

die bedeutendſten Dienſte, und ſtets ließ auch der Feind dem Geiſte, der Kenntniß und der Unerſchrockenheit, womit es geführt wurde, volle Gerechtigkeit widerfahren. Das Verfahren in der Nacht des 23. gereichte dem Capitain Patterſon, ſo wie allen Leuten unter ſeinen Befehlen zum größten Ruhme.

Die Louiſiana war nun das einzige Schiff im Fluſſe, und ſie deckte die Flanken der amerikaniſchen Linien. Nach dem Verluſt der Carolina verfügte ſich Capitain Patterſon an Bord dieſes Schiffes. Am Morgen des 28. kam es durch ein Vorrücken des Feindes gegen die amerikaniſchen Truppen in's Feuer, das ſieben Stunden lang unterhalten wurde. Während dieſer langen Canonade warf die Louiſiana 800 Schüſſe auf den Feind, litt jedoch ſelbſt ſehr wenig.

Nach der Zerſtörung der Carolina erboten ſich ihre Offiziere und Leute freiwillig zur Bemannnng der ſchweren Kanonen, welche die amerikaniſchen Linien deckten und hatten Antheil an allen Vortheilen, die man in der Folge am Lande gewann. Capitain Patterſon errichtete auch auf dem rechten Ufer des Fluſſes eine Batterie, die Capitain Henley überantwortet wurde und bedeutend nützte. Am 8. Auguſt unternahmen die Engländer ihren Hauptangriff und wurden mit einer fürchterlichen Niederlage zurückgeſchlagen. Der Verluſt des Feindes in dieſer außerordentlichen Schlacht wird anf 2 bis 3000 Mann angegeben, indem über 2000 getödtet und verwundet

wurden. Die Batterie der Seeleute auf dem rechten Ufer wurde temporair verlaſſen, allein die Louiſiana war von großem Nutzen und die Offiziere und Leute im Dienſte zeichneten ſich durch ihre Thätigkeit, ihren Eifer und Muth aus. Bei dieſer Gelegenheit ward Capitain Heyley verwundet. Beſonders eine, von Mr. Philibert, einem Midſhipman, commandirte Kanone wurde auf eine Weiſe bedient, daß es die allgemeine Aufmerkſamkeit erregte. Bis zur Nacht des 18., wo die Engländer ſich zu ihren Booten zurückzogen, ſich einſchifften und ihre Verſuche gänzlich aufgaben, leiſtete die Louiſiana ſtets wichtige Dienſte zum Schaden des Feindes.

Capitain Patterſon beorderte ſogleich mehrere Offiziere mit Detachements, um den Feind in ſeinem Rückzuge aufzuhalten und zu ſtören, obgleich der Mangel einer direkten Communication zwiſchen dem Fluſſe und den Seen die Verwendung größerer Schiffe als Boote in dieſem Dienſte unmöglich machte. Mr. Thomas Schields ein Zahlmeiſter, der früher Seeoffizier geweſen, und nur 6 Boote mit 50 Leuten unter ſeinen Befehlen hatte, war glücklich genug, ein feindliches großes Boot, mit 40 Offizieren und Leuten vom 14. leichten Dragoner-Regimente und 14 Matroſen zu kapern. Nachdem er dieſe Gefangenen in Sicherheit gebracht hatte, nahm Mr. Schields eine Barke und einen Transport-Schooner und dann noch 5 andere Boote, mit im Ganzen 83 Gefangenen. In einigen kleinen Scharmützeln verlor zwar Mr. Schields

eine oder zwei von ſeinen Priſen und auch Gefangene wieder, allein es gelang ihm 78 der letztern einzubringen und mehrere Boote zu zerſtören. Mr. Johnſon, ein Segelmeiſter, leiſtete gleichfalls dergleichen Dienſte mit Erfolg, zerſtörte einen Transport und nahm eine Abtheilung von Leuten gefangen.

An all den während dieſes kurzen aber heißen Feldzugs vor New-Orleans errungenen Vortheilen, hatte die Marine ihren vollen Antheil, obgleich ihre Mittel nothwendig limitirt waren. Capitain Patterſon, Capitain Henley, die Lieutenants Jones, Thompſon, M'Kenver, Spedden, Cunningham, Norris, Crowley, ſowie mehrere Segelmeiſter und Midſhipmen, zeichneten ſich bei verſchiedenen Gelegenheiten aus. Das intelligente und brave Benehmen des Mr. Schields, der ſich nur in ſeiner eignen Schule gebildet hatte, gereichte der ganzen Marine zur beſondern Freude. Auch das Marine-Corps hatte Theil an der Ehre dieſer glorreichen Campagne, indem eine kleine Abtheilung deſſelben unter Major Carmick, der in der Affaire vom 28. December verwundet wurde, ſich mit der gewöhnlichen Bravour benommen hatte.

Obgleich es im Grunde die genauen Grenzen eines ausſchließlich nautiſchen Werkes überſteigt, kann dieſes Kapitel doch nicht geſchloſſen werden, ohne dem tapfern Corps bewaffneter Bürger, welche hauptſächlich den Feind von den Küſten Louiſiana's zurückgetrieben, den gehörigen Tribut zu zollen. Der Verſuch war in der falſchen in

Europa angelegentlichſt verbreiteten Meinung unternommen worden, daß in der amerikaniſchen Union eine weitverbreitete Unzufriedenheit herrſche, eine Illuſion, die bald mit der Spitze des Bayonnettes zerſtört wurde. Es wäre ſchwer ein anderes Beiſpiel in der Geſchichte aufzufinden von einer Bevölkerung, die der gehörigen Bewaffnung, Organiſation, militairiſchen Bildung und Anzahl ermangelnd, mit ſolchem Erfolge eine große Macht disciplinirter, kriegsgewöhnter Truppen bekämpfte, oder bei dem Schutze ihrer friedlichen Wohnungen vor den Verheerungen einer ausgelaſſenen Soldateska dieſelbe Bereitwilligkeit, Eintracht und Schnelle zeigte, wie die Vertheidiger von New-Orleans.

Fünftes Kapitel.

Ereigniſſe auf den verſchiedenen Seen. — Seeſtationen der Engländer und Amerikaner. — Beginn der Feindſeligkeiten. — Commodore Chauncey. — Auswahl von Schoonern. — Vorbereitungen auf den obern Seen. — Wegnahme des Detroit und Caledonian. — Commodore Chauncey's Flottille. — Jagd auf den Royal George. — Gutgeleitetes Gefecht. — Vorfälle auf den untern Seen. — Angriff auf die Red House-Barracken.

Wir haben nun eine Periode erreicht, wo es nothwendig wird, die Vorfälle auf den verſchiedenen Seen, welche die Scenen einiger der wichtigſten und zugleich intereſſanteſten Ereigniſſe im Kriege waren, zu beachten. Um dies zu können, müſſen wir auf den Anfang der

Feindſeligkeiten zurückkommen, denn alles, was ſich hierauf bezieht, wurde bisher übergangen, um es dem Leſer, da es ohne alle direkte Verbindung mit den übrigen Zweigen dieſer Geſchichte, im Zuſammenhange vorzulegen.

Die engliſche Regierung hatte lange eine kleine Seemacht auf den großen Seen unterhalten; obgleich bei weitem der größere Theil des Champlain unter die Jurisdiktion der Vereinigten Staaten gehört, ſo hatten dieſe doch keinen Kreuzer in jenen Gewäſſern. Auf dem Ontario-See waren indeſſen, ſchon am Anfange des Jahrhunderts, verſchiedene Schiffe, von denen eines der Earl of Moira hieß. Als die amerikaniſche Regierung die Oneida von 16 Kanonen bauen ließ, legte die von Canada den Kiel eines Schiffes, genannt der Royal George, das 22 Kanonen führen ſollte und ungefähr noch einmal ſo groß war, als das amerikaniſche Schiff.

Nach der Kriegserklärung wurde die Oneida bemannt und ausgerüſtet und war noch unter dem Befehle des Mr. Woolſey, der ſie 4 Jahre früher gebaut hatte. Amerikaniſcher Seits war die Seeſtation auf dem See Sackett's Harbour, ein ſchönes Baſſin, nicht weit vom Beginne des St. Lawrence, während die der Engländer faſt gegenüber zu Kingſton war. Der Feind war indeſſen in Betreff der Häfen ſehr im Vortheil, indem diejenigen auf der Nordſeite des Sees im Allgemeinen bequemer uud zugänglicher ſind, wenn auch wahrſcheinlich nicht ſo zahlreich, als die der Südſeite. Auch darin hatten die Engländer einen

6*

weſentlichen Vortheil über die Amerikaner, — in der Kriegsführung in jenen Gegenden, ſowohl zu Waſſer als zu Land, — daß die Niederlaſſungen auf ihrer Südſeite älter und civiliſirter waren und daher auch größere Reſſourcen hatten, als die auf der nördlichen Gränze der Vereinigten Staaten. Da es ein gewöhnlicher Irrthum iſt, gerade das Umgekehrte dieſer Verhältniſſe zu aſſociren, indem die Niederlaſſungen vom Meere zurückweichen, ſo mag es von Nutzen ſein, die Urſache zu erklären.

Da es die Abſicht der Franzoſen war, zwiſchen den Canadas und ihren Beſitzungen am Buſen von Mexiko und an den Ufern des Miſſiſippi eine enge Communication zu bilden, ſo wurden ſchon frühe längs der großen Seen Poſtenlinien etablirt, natürlich bildeten ſich dann um dieſe verſchiedenen Stellen Anſiedelungen, von denen manche älter waren, als die Beſitzungen der Holländer in New-York, oder der Engländer in Pennſylvanien. Die Gegenden in der unmittelbaren Nähe des Niagara-Fluſſes waren daher eben ſo lange ſchon civiliſirt, als diejenigen in der unmittelbaren Nähe der Stadt New-York; und in vielen Beziehungen hatten dieſe auch ſchon alle den Anſchein und die Vortheile des Alters. Daſſelbe läßt ſich von andern Punkten der canadiſchen Gränze ſagen. Kingſton, welches von den Franzoſen Frontenac genannt worden, war eine Stadt von einiger Bedeutung und erfreute ſich der Bequemlichkeiten und Reſſourcen, die Zeit und Mühe ſchaffen können. Auf den amerikaniſchen

Küſten aller großen Gewäſſer, mit der unweſentlichen Ausnahme Detroit's, fand gerade das umgekehrte Verhältniß Statt. Die Anſiedelungen waren vereinzelt, arm und jung. Sackett's Harbour war ein unbedeutender Flecken von einem Dutzend Häuſern; Oswego war nur wenig größer, und kein anderer Ort, den man nur ein Dorf hätte nennen können, exiſtirte damals auf der amerikaniſchen Seite des Ontario-Sees. Ogdensburg, in jener Gegend bei weitem der bedeutendſte Hafen, war ein junges Dorf, ungefähr 60 Meilen den Lawrence hinauf, und war durchaus nicht als Marine-Station zu verwenden. Zu dieſen großen Nachtheilen kommt noch hinzu, daß die größern Seen breite Strecken von Waldungen umgaben, mit Straßen, die ſtets ſchlecht und zuweilen faſt unzugänglich waren. Zwiſchen dem Hudſon und den Küſten des Ontario, eine Strecke von 200 Meilen, gab es damals keine andere Communications-Mittel, als die gewöhnlichen Landſtraßen und eine unvollkommene und unterbrochene Schifffahrt längs den Gewäſſern des Mohawk, Wood Creek, Oneida Lake und den Flüſſen, die vom Letztern in den Ontario-See fließen. Daher konnten nur mit großen Schwierigkeiten und enormen Koſten Vorräthe herbeigeſchafft werden. Da anderſeits der Feind den Ausfluß des St. Lawrence und, im gewiſſen Sinne, den Ocean dadurch inne hatte, konnte er alle nöthige Marine- und Kriegs-Vorräthe von den Vorrathshäuſern in England an die Docks in den Canadas zu Waſſer herbei-

ſchaffen. Man begreift daher ſogleich, daß während der Schauplatz der zu berichtenden Kriegsführung dem Anſcheine nach in weiter Ferne vom Sitze der britiſchen Macht war, in Betreff aller praktiſchen Zwecke, er doch den Reſſourcen dieſes Reiches näher war, als die Marine-Stationen Amerika's den Seehäfen der Republik.

Zur Zeit als der Krieg erklärt wurde, hatte indeſſen England keine Offiziere ſeiner königl. Marine auf den amerikaniſchen Seen, während diejenigen, die zum Oneida und den Kanonen-Booten auf dem Champlain gehörten, eine regelmäßige militäriſche Bildung genoſſen hatten und im Dienſte der Marine der Vereinigten Staaten waren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieſer Umſtand auf den erſten Akt der kommenden Feindſeligkeiten einen weſentlichen Einfluß ausübte, da die engliſchen Schiffe von Seeleuten geführt wurden, denen nie hinreichende Gelegenheit geworden, die Diſciplin und den Geiſt des höhern Dienſtes ſich anzueignen. Doch ſtanden die britiſchen Schiffe nicht lange vorher unter den Befehlen eines Mannes, der ſeine Jugend in der engliſchen Marine verlebt hatte und nicht wenige ſeiner Untergeordneten hatten gleichfalls beſchränkte Gelegenheit gehabt, praktiſch zu lernen.

Die große Ueberlegenheit des Feindes an Streitkräften hielten den Lieutenant-Commandanten Woolſey, trotz deſſen bekanntem Mangel an Diſciplin und gehörigem Geiſte ab, die Feindſeligkeiten zu beginnen, was man daher dem Feinde überließ. Am 19. Juli, alſo ungefähr einen

Monat nach Erlaß der Kriegserklärung, entdeckte man vom Fort zu Sackett's Harbour in einer Entfernung von wenigen Meilen auf offener See 5 Segel, die bald darauf ein dem Zollhauſe gehöriges Boot nahmen, das ſie mit der Forderung hereinſandten, den Oneida, ſo wie einen Schooner, Lord Nelſon, den die Brigg nicht lange vorher genommen hatte, auszuliefern. Der Oneida ging hierauf unter Segel und kam dem feindlichen Geſchwader unter den Wind, um deſſen Segel zu verſuchen und, wo möglich, zu entkommen. Das Letztere indeß unausführbar findend, zog ſich Lieutenant-Commandant Woolſey in den Hafen zurück und ankerte ſeine Brigg gerade unterhalb einer Sandbank, wo er den Eingang zum Hafen beſtreichen konnte. Alle Kanonen auf der rechten Seite wurden gelandet und an der Küſte aufgeſtellt, eine Batterie von sechszehn 24pfündigen Caronaden bildend. Auf einer Höhe, die ſowohl die offene See als die Hafenmündung beherrſchte, war ein kleines Fort, und hier war ein langer 32pfündner, der urſprünglich dem zum Kanonenboote beſtimmt geweſenen Oneida gehörte, aufgeſtellt; und da der Feind noch immer außen blieb, übernahm Mr. Woolſey perſönlich die Beſorgung dieſes Stückes.

Der Feind hielt ſich noch immer windwärts, und ſobald er in Schußweite war, eröffnete er ein langſames, unregelmäßiges, ſchlechtgerichtetes Feuer auf das Fort, die Brigg und die Batterie. Sein Feuer ward erwiedert; und nach einer Canonade von ungefähr 2 Stunden wen-

deten ſich die engliſchen Schiffe nach Kingſton zurück. Dies war der Anfang der Feindſeligkeiten auf den Seen, der die Incompetenz der Offiziere auf feindlicher Seite vollkommen nachwies. Die engliſchen Schiffe waren der Royal George von 22 Kanonen, Prinz-Regent 16 Kanonen, Earl of Moira 14 Kanonen, Duke of Glouceſter, Seneca und Simcoe.*) Die Amerikaner litten durchaus nicht, während dem Feinde einiger Schaden ſoll zugefügt worden ſein.

Es iſt wahrſcheinlich, daß die Regierung vom Lande ſelbſt unzufrieden war über das Reſultat dieſes erſten Probeſtückes ihrer Marine; denn bald darauf wurden Anordnungen getroffen, um Offiziere und Leute der königlichen Marine auf die See zu ſenden. Es war beiden Partheien klar, daß die Beherrſchung der Binnengewäſſer von großem Nutzen zur Kriegführung an den Grenzen war und jede derſelben begann nun ſyſtematiſche Operationen zu deren Erlangung. Da der Feind auf dem Ontario bereits bei weitem der ſtärkere war, erachtete es die amerikaniſche Regierung für dringend nothwendig, die erſten Maßregeln zu ergreifen, und ſehr bald nach dem Beginn der Feindſeligkeiten wurden die ernſtlichſten Anordnungen

---

*) Die Engländer änderten die Namen ihrer Schiffe auf eine Weiſe, die es ſehr erſchwert, ſie herauszufinden oder ihre Stärke anzugeben. Der Earl of Moira, ein Schiff i. J. 1812, wurde, unter einem andern Namen, als Brigg i. J. 1814 zerſtört, und war in der Zwiſchenzeit ein Schooner geweſen.

getroffen. Da es einleuchtete, daß dieſes Commando eines der wichtigſten war, das je einem amerikaniſchen Offizier anvertraut worden, verwendete man die höchſte Sorgfalt bei der Wahl eines Mannes, dem dieſe höchſt reſponſable und ſchwere Pflicht überantwortet werden ſollte. Die Wahl der Behörde fiel auf Capitain Iſaac Chauncey, damals an der Spitze der New-Yorker Marine; und alle, die ſeine bisherige Laufbahn kannten, gaben zu, daß eine beſſere Wahl nicht hätte getroffen werden können. Capitain Chauncey war einer der beſten praktiſchen Seeleute ſeiner Zeit, von geprüftem Geiſte, ſeine Kenntniß von Schiffen umfaßte alle jene Details, mit denen dieſe Stellung ihn wahrſcheinlich in Berührung bringen würde. Seine Befehle waren vom 31. Auguſt 1812 datirt und am 6. October kam er perſönlich zu Sackett's Harbour an. Da das Commando des Commandanten Chauncey, mit Ausnahme des Champlain ſich auf alle Seen erſtreckte, hatte er die Zeit, die zwiſchen dem Datum ſeiner Befehle und ſeiner Ankunft an der Station verfloß, dazu verwendet, die Mittel zur Herſtellung der nöthigen Kriegsmacht zu organiſiren und ins Leben zu rufen. Vierzig Schiffs-Zimmerleute verließen New-York in der erſten Woche des Septembers und noch mehrere folgten ſogleich. Mr. Woolſey erhielt Inſtruktionen, verſchiedene kleine Kauffahrer aufzukaufen, und am 18. September verließen 100 Offiziere und Matroſen New-York mit nach Sackett's Harbour beſtimmten Flinten, Munition, Vorräthen ꝛc.

Die von den Amerikanern auf dem Ontario-See gebrauchten Schiffe waren Schooner von 30 bis zu 100 Tonnen; und die erſte Maßregel des Commandanten Chauncey war, eine hinreichende Anzahl dieſer Fahrzeuge aufzukaufen, um den See beherrſchen zu können, bis beſſere Kriegsſchiffe gebaut würden. Mr. Woolſey ſuchte daher die brauchbarſten aus und kaufte ſie, bewaffnet, equipirt und bemannt, und übergab ſie dem Dienſte unter den Namen Hamilton, Governor Tompkins, Conqueſt, Growler, Julia, Pert ꝛc. ꝛc. Keiner dieſer Schooner hatte die Kriegsſchiffen nöthige Einrichtung und Eigenſchaften, allein ſie waren die tauglichſten für den Dienſt, die man damals in jenen Gewäſſern finden konnte. Ohne Windvierungen beſtand ihre Bewaffnung hauptſächlich in langen Kanonen auf Drehhölzern mit noch einigen der kleinen Art, die, ausgenommen zur Zurückweiſung von Enterern, nicht von weſentlichem Nutzen ſein konnten. Der Kiel eines Schiffes für vier und zwanzig 32pfündige Caronaden ward indeſſen im September gelegt, ehe der Commandeur die Station erreichte.

Mit Zurechnung des Oneida, führte die ganze Flottille, die ſogleich ausgerüſtet werden konnte, 40 Kanonen, mit einer Bemannung von 430 Mann, die Marine-Soldaten mit eingeſchloſſen. Da der Oneida 16 Kanonen führte, ſo folgt daraus, daß jedes der andern 6 Schiffe, 4 Kanonen haben mußte. Damals ſoll der Feind auf dem Ontario beſeſſen haben den Royal George von

22 Kanonen, den Earl of Moira von 14 Kanonen, beide Schiffe; und die Schooner Prinz-Regent 16 Kanonen, Duke of Glouceſter 14 Kanonen, Simcoe 12 Kanonen und Seneca 4 Kanonen, was im Ganzen mehr als die doppelte Anzahl der Amerikaner und eine verhältnißmäßige Ungleichheit in der Anzahl der Mannſchaften ergibt. Als Kreuzer beſaſſen die feindlichen Schiffe einen Vortheil in ihrer Form und Conſtruktion, was ihre Ueberlegenheit noch ſehr verſtärkte.

Während dieſe Vorbereitungen auf dem Ontario getroffen wurden, ward der Dienſt auf den andern Seen gleichfalls nicht vernachläſſigt. Wegen des Niagara-Falles kann keine natürliche Communication Statt finden zwiſchen dem erſtern dieſer großen Waſſerbehälter und ſeinen weſtlichen Nachbarn; auch waren damals noch keine künſtlichen Verbindungsmittel verſucht worden. Es war daher nothwendig, verſchiedene Geſchwader oder kleine Flotten für die verſchiedenen Gewäſſer herzuſtellen, eine Nothwendigkeit, welche die Koſten der Zurüſtungen bedeutend vermehrte und den ſchwierigen Charakter des Commandos weſentlich erhöhte. Da die Zufuhren für die indiſche Kriegführung im Nordweſten, ſo wie der Schutz der rechten Flanke des Feindes, großentheils von der Fähigkeit, den Erie und die obern Seen — wie die zuſammenhängenden Gewäſſer genannt werden — zu beſchiffen, abhing, richteten beide Theile frühe ſchon ihre Aufmerkſamkeit auf die Mittel, ſich den Vorrang auf dem Erſtern zu verſchaffen,

der, wie man wohl fühlte, der Ort war, wo der Kampf würde entſchieden werden.

Vor dem Kriege von 1812 war kein Schiff auf den obern Seen, das eigentlich zur amerikaniſchen Marine gehörte. Indeſſen war doch eine Brigg, der Adams, auf dieſen Gewäſſern für das Kriegs-Departement erbaut worden, welches ſie lange zum Transport von Vorräthen und militäriſchen Zufuhren benutzte. Dies Schiff hatte keine eigenen Windvierungen, obgleich man ſie unzureichend zu erſetzen geſucht hatte, und da der eigenthümliche Dienſt es zu jeder Zeit den Angriffen der Wilden im Innern ausſetzte, führte es einige leichte Kanonen. Durch die Wegnahme von Miſchigan fiel der Adams indeſſen in die Hände der Feinde, die ihn „Detroit“ nannten und in ihre Marine aufnahmen. Zu jener Zeit beſaß der Feind zwei oder drei andere Schiffe auf den obern Seen, und daher verſchaffte ihnen dieſe Priſe für den Moment die vollſtändige Beherrſchung der Gewäſſer zwiſchen dem Ausfluſſe des Erie und der Spitze des Miſchigan-Sees.

In der Abſicht, dieſer Uebermacht entgegenzuwirken, wurde ungefähr, als Commandant Chauncey zu Sackett's Harbour eintraf, Lieutenant J. D. Elliott an die obern Seen geſchickt mit Inſtructionen, alle paſſenden Schiffe, die er finden könnte, aufzukaufen und zugleich Vorbereitungen zur Herſtellung der nöthigen Seemacht in jener Gegend zu treffen.

Während Mr. Elliott auf dieſe Weiſe beſchäftigt war,

gab ihm ein glückliches Zuſammentreffen von Umſtänden Gelegenheit, einen Streich gegen den Feind auszudenken, den er auch auf die rühmlichſte Weiſe ſogleich ausführte. Am Morgen des 7. October kam der Detroit in Geſellſchaft der Caledonia, einer andern Brigg, den See herab, und ankerte unter Fort Erie, und an dem nämlichen Tage erhielt man Nachricht, daß die erſte für den See beſtimmte Abtheilung von Matroſen nur noch eine kurze Strecke von der Niagara-Gränze entfernt ſei. Sogleich wurden ihnen demnach Befehle entgegengeſchickt, ihre Ankunft zu beſchleunigen, die wirklich auch gegen Mittag deſſelben Tages noch Statt fand.

Die Leute ohne Waffen findend, wendete ſich Mr. Elliott an den Brigadier-General Smythe, den commandirenden Offizier auf dieſer Gränze, der nicht nur das Nöthige herbeiſchaffte, ſondern auch noch ein Commando von 50 Soldaten, unter Capitain Towſon von der Artillerie, der ſich freiwillig erboten hatte, zur Hülfe bei der Unternehmung abſchickte.

Zwei der in dieſen Gewäſſern gebrauchten Langboote, jedes ungefähr 50 Mann Matroſen und Soldaten enthaltend, wurden zu dieſer Expedition ausgerüſtet und verließen Buffalo Creek ungefähr um 1 Uhr Morgens am folgenden Tage, Mr. Elliott führte eines dieſer Boote perſönlich, unter ihm ſtand Lieutenant Roach von der Artillerie, während das andere von Mr. Watts, einem Segelmeiſter, geführt wurde, den militairiſchen Befehl

hatte Capitain Towſon. Das erſte der beiden Boote griff den Detroit von vorne an und nahm ihn nach kurzem Wiederſtande auf die ſchönſte Weiſe; Lieutenant Elliott und Roach enterten mit einander an der Spitze ihrer Leute. Die Schnelle und Entſchloſſenheit des Manövers ließ auf beiden Seiten keinen bedeutenden Verluſt zu. Die Caledonia wurde gleichfalls auf ſchöne Weiſe genommen, da man ihr aber nicht ſo leicht als dem Detroit beikommen konnte, fand ſie der Angriff gehöriger vorbereitet und ſie konnte daher, obgleich ſie eigentlich bedeutend ſchwächer war, als der Detroit, den Angreifenden bedeutendern Schaden zufügen. Nach Mr. Elliott's Bericht führte der Detroit ſechs lange 9 Pfündner und hatte 56 Mann an Bord. Ungefähr 30 amerikaniſche Gefangene fand man in dieſem Schiffe. Die Caledonia hatte 2 Kanonen und eine ſchwächere Bemannung. Auch in dieſem Schiffe wurden 10 amerikaniſche Gefangene gefunden.

Mr. Elliott's Boot hatte einen Getödteten und einen Verwundeten, den Midſhipman Mr. Cummings. Mr. Watt's Boot litt aus dem angedeuteten Umſtande bedeutend mehr.

Die Caledonia wurde glücklich auf die amerikaniſche Seite hinübergebracht, mit dem Detroit jedoch hatte es bedeutendere Schwierigkeiten. Mr. Elliott ſah ſich genöthigt, den Fluß hinunter zu fahren, die Forts unter einem lebhaften Feuer zu paſſiren und im Bereiche ihrer Kanonen zu landen. Hier fand nun eine Canonade Statt,

während welcher fruchtloſe Verſuche gemacht wurden, an das amerikaniſche Ufer Taue zu werfen, um die Brigg hinunter zu bugſiren. Da er ſich ſowohl von den Kanonen der feindlichen Werke, als auch von einiger leichten Artillerie angegriffen ſah, beſchloß Mr. Elliott ſeinen Anker zu kapern, und außer dem Bereich der erſtern zu kommen, ſich für ſtark genug haltend, den letztern zu widerſtehen. Dieſer Plan glückte theilweiſe, da jedoch der Pilot das Schiff verlaſſen hatte, fuhr es an Squaw Island an. Die Gefangenen wurden nun ans Land geſchickt undbalddarauf verließ Mr. Elliott das Schiff, um Beiſtand zu ſuchen. Um dieſe Zeit enterte der Feind die Priſe, wurde aber bald durch die Artillerie des Obriſt-Lieutenant, da der Detroit von den Kanonen auf beiden Seiten des Niagara beherrſcht wurde, wieder vertrieben. Unter ſolchen Umſtänden behielt man wohl das Schiff, allein es war nun unbrauchbar für den Dienſt und wurde zuletzt, nachdem man faſt alles, was es enthielt, in Sicherheit gebracht hatte, verbrannt.

Dies war der erſte glückliche Coup, der beiden Nationen im Kriege auf den Seen zu Theil ward, und der Anfang war für die Amerikaner glücklich zu nennen, nun durften ſie hoffen, ihren mächtigen Feinden auf dieſen Gewäſſern auf's Kräftigſte entgegentreten zu können. Das Benehmen des Mr. Elliott fand allgemeine Anerkennung und der Congreß votirte ihm einen Ehrendegen. Seine Gewandtheit und Entſchloſſenheit waren von großem

Nutzen, und es erhöht noch das Verdienſt aller Gegenwärtigen, daß ſie die Caledonia, als ſie das Ufer verließen, für viel ſtärker hielten, als ſich ſpäter ergab. Die Armee hatte gleichen Antheil an dem Ruhme dieſer glänzenden kleinen Unternehmung, denn Capitain Towſon, der eigentlich eines der Boote befehligte, obgleich es natürlich von einem See-Offizier geführt werden mußte, benahm ſich auf die ſchönſte Weiſe. Die Namen des Lieutenant Roach von der Artillerie, Fähnrich Preſtman von der Infanterie und mehrerer anderer Volontairs von Buffalo, wurden vom commandirenden Offizier gleichfalls lobend erwähnt.

Nicht lange nach dieſem glücklichen Exploit kam ein Theil der Bemannung des John Adams von 28 Kanonen, der zu New-York abgetakelt worden, nach Buffalo, um in den Ausrüſtungen auf dem Erie-See verwendet zu werden. Da Mr. Angus, der ihm der Anciennität nach vorangehende Offizier, dieſe Abtheilung begleitete und es auf den andern Seen an Lieutenants fehlte, kehrte Mr. Elliott wieder zu den Schiffen zurück, um unmittelbar unter Commodore Chauncey zu dienen. Ehe er indeß ſeine Station verließ, hatte er für mehrere Schooner, die im Niagara lagen, abgeſchloſſen, allein es zeigte ſich ſpäter, daß es, wegen der feindlichen Batterien ſchwierig ſei, ſie in den See zu bringen.

Commodore Chauncey erſchien zum erſten Male auf dem See am 8. November, ſeine Flagge wehete an Bord des Oneida, von 16 Kanonen, Lieutenant Commodore

Woolſey; mit ihm waren der Congreß, Lieutenant Elliott, Hamilton, Lieutenant M'Pherſon; Governor Tompkins, Lieutenant Brown; Pert, Mr. Arundel; Julia, Mr. Trant; und Growler, Mr. Mix; die drei letztgenannten Offiziere waren Segelmeiſter. Der Zweck des Auslaufens war, die Rückkunft der feindlichen Schiffe zu ſtören, von denen die meiſten, wie bekannt war, weſtwärts gegangen waren, um der Armee zu Kingſton Vorräthe zuzuführen. Zur Erreichung dieſes Zweckes hielt ſich das amerikaniſche Geſchwader oder Flottille bei den Falſe Ducks, einige kleine Inſeln, die gerade im Wege der Schiffe liegen, welche längs der nördlichen Küſte gehen. Wie die Schiffe ſich dieſer Station näherten, entdeckte man ein Segel landwärts. Bald fand es ſich, daß es der Royal George ſei, damals bei weitem das größte Schiff, das je auf den amerikaniſchen Binnengewäſſern erbaut worden. Daß ein Schiff von dieſer Stärke es für nothwendig halten mußte, ſich vor dem Oneida zurückzuziehen, muß dem Umſtande zugeſchrieben werden, daß es ihm an Offizieren mangelte, denn der Feind hatte für den Dienſt auf den Seen noch keine Verſtärkungen von der königlichen Marine erhalten. Commodore Chauncey jagte den Royal George in die Bai von Quinté und verlor ihn in der Nacht aus dem Geſichte. Am nächſten Morgen entdeckte man ihn doch wieder in der engen Paſſage, die nach Kingſton führt. Es wurde ſogleich das Signal zu einer allgemeinen Jagd gegeben, die man unter abwech-

ſelnden Stürmen und leichten Winden fortſetzte, bis der Feind unter den Schutz ſeiner Batterien getrieben war.

Obgleich der Wind gerade herein wehete und den Rückzug ſchwierig machte, entſchloß ſich doch Commodore Chauncey, dem Feinde zu folgen, um ſeine Vertheidigungsmittel zu erproben und, wenn es anginge, mit ihm handgemein zu werden. Sogleich wurden demnach hierfür Verordnungen getroffen und etwas vor 3 Uhr nahmen die herbeigekommenen Schiffe ihre Stellungen ein und richteten ſich der Mündung des Hafens zu. Dem Congreß, Lieutenant Elliott, folgte die Julia, der Pert und der Growler. Der Oneida bildete den Nachzug, da die ſchweren Kanonen der Schooner der Brigg für einen nähern Kampf den Weg bahnen ſollten. Der Hamilton und Governor Tompkins waren bedeutend entfernt, da ſie zur Jagd ausgeſandt waren und nicht ſchnelle genug herankommen konnten.

Um 5 Minuten nach 3 Uhr eröffneten die Batterien auf den Punkten India und Navy auf den Conqueſt; ihr Feuer wurde jedoch erſt 7 Minuten ſpäter erwiedert. Die Kanone des Pert ſprang nach der dritten Charge. Durch dieſen Zufall wurde der Commandeur, Mr. Arundel, ſchwer und ein Midſhipman und drei Leute leicht verwundet. Das Schiff war nun für den Reſt des Tages faſt nutzlos. Der Oneida, obgleich ſchon einige Zeit vorher im Feuer, eröffnete doch erſt 40 Minuten nach 3 Uhr mit ſeinen Caronaden auf den Royal George,

allein als er einmal anfing, gerieth der Feind bald in Verwirrung und um 4 Uhr kappte er ſeine Taue, lief tiefer in die Bai ein und ſegelte ſchnelle auf eine Werft zu, welches direct unter dem Schutze der engliſchen Truppen ſtand. Hier deſertirten im wahren Sinne des Wortes ein Theil ſeiner Leute, die jedoch ſpäter wieder an Bord zurückkamen. Bald darauf kam der Governor Tompkins in den Hafen und begann das Gefecht tapfer; der Hamilton war ihm bereits zuvorgekommen. Die Action wurde warm und allgemein während einer halben Stunde, der Feind feuerte von 5 Batterien, dem Schiffe und einigen beweglichen Kanonen. Die Nacht war nun ſo nahe, der Wind wehete ſo heftig und das Wetter ſah ſo drohend aus, daß die Piloten ſich für unfähig erklärten, länger für die Schiffe verantwortlich ſein zu können, und Commodore Chauncey, der den Feind am Lande viel ſtärker fand, als man ihm angegeben hatte, gab der Flotille das Signal zum Ruckzuge. Als ſie indeß ungefähr 2 Meilen weit in die offene See gekommen, ankerte das Geſchwader, da der Angriff am Morgen erneuert werden ſollte.

In dieſer bravgeführten Affaire, die dem Sturme auf Tripoli ähnlich, und in keiner Beziehung den Canonaden auf jene Stadt, wenn man den Unterſchied der ſtreitenden Kräfte gehörig berückſichtigt, untergeordnet war, erlitten die Amerikaner einen weit kleinern Verluſt, als man vielleicht erwarten möchte. Der Oneida hatte einen

Getödteten und drei Verwundete und erlitt einigen Schaden am Segelwerke. Die andern Schiffe kamen ſogar noch beſſer davon, indem die Kühnheit des Angriffes, wie ſo oft der Fall, eine Art von Strafloſigkeit hervorbrachte. Jedoch Mr. Arundel vom Pert, der, obgleich ſchwer verwundet, das Verdeck nicht verlaſſen wollte, ward unglücklicher Weiſe über Bord geſchleudert und ertrank, während das Schiff auf ſeinen Ankergrund zuſteuerte.

Die Schooner benahmen ſich bei dieſer Gelegenheit trefflich, flößten dem Commodore Chauncey einen hohen Grad von Vertrauen auf ſeine Offiziere und Leute, und den Letztern gegen ihren Befehlshaber ein entſprechendes Gefühl der Achtung ein. Die feſte Weiſe, in der alle Schiffe, unter dem ſcharfen Feuer der feindlichen Kanonen und Batterien, ihrem Ankergrunde zuſteuerten, war nicht der wenigſt rühmliche Theil ihres Benehmens in dieſer Affaire. Der Verluſt der Engländer iſt nicht bekannt obgleich offenbar der Royal George ſchwer gelitten haben mußte. Die Schwäche ihres Widerſtandes iſt wahrſcheinlich der Kühnheit des Angriffes zuzuſchreiben, da ſie nicht hatten ahnen können, daß eine ſo geringe Macht ſich einem, mit Vertheidigungsmitteln ſo reichlich verſehenen Orte, nähern würde.

Am Morgen des 10. war aller Anſchein zu einem heftigen Winde vorhanden und der beabſichtigte Angriff

wurde verſchoben. Um 7 Uhr wurde das Signal gegeben, unter Segel zu gehen und die Flottille ging aus der ſehr engen Paſſage in die offene See mit allen Segeln, da die vorgerückte Jahreszeit und der bekannte Charakter jenes ſtürmiſchen Gewäſſers, mit allem Anſcheine von ſchlechtem Wetter, eine ſolche Maßregel als der Klugheit angemeſſen forderte. Bald nachdem die offene See erreicht war, wurde der Simcoe geſehen und unter einem ſcharfen Feuer vom Tompkins, Hamilton und der Julia, die das Schiff übel zurichteten, in ſeichtes Waſſer getrieben. Es entkam indeſſen, indem es über ein Riff ging, obgleich Mr. M'Pherſon, im Hamilton, ihm in 9 Fuß Waſſer folgte. Da ein Sturm drohete, weigerten ſich die Piloten länger zu bleiben, und Commandant Chauncey war daher genöthigt, nach Sackett's Harbour zurückzukehren.

Während der Hamilton in der Bay von Quinté jagte, nahm er einen Schooner und verbrannte ihn, und während die Flottille nach Kingſton ſegelte, nahm er einen zweiten vor der Mündung des Hafens. Es fand ſich, daß dieſe Priſe am nächſten Morgen mit den andern Schiffen die Paſſage nicht verlaſſen konnte und der Growler wurde beordert, mit ihr vor dem Hafen vorbeizuſegeln, um an der andern Seite der Inſel heraufzukommen, wo vielleicht die Erſcheinung der beiden Schiffe den Royal George zur Jagd hervorlocken werde. Das letztere Projekt ſchlug fehl, allein der Growler erreichte am 13. mit dieſer und noch einer Priſe, einer Schaluppe, die einen

Bruder des verſtorbenen Generals Brock an Bord hatte, glücklich Sackett's Harbour.

Da dem Commandanten Chauncey Nachricht geworden, daß der Earl of Moira bei den Ducks ſei, ſegelte er am ſelben Tage noch mit dem Oneida in einem Schneeſturme aus, um ihn zu kapern; allein der Feind war zu ſehr auf ſeiner Hut, um überrumpelt zu werden, und die Diſtanzen auf dem See waren zu klein, als daß man ihm hätte durch eine Jagd zuvorkommen können. Der Oneida ſah den Royal George und 2 Schooner, allein ſelbſt dieſe 3 Schiffe waren nicht geneigt, mit der einzelnen amerikaniſchen Brigg anzubinden. Die beiden Schooner hielt man für den Prince Regent und den Duke of Glouceſter. Commandant Chauncey ging hierauf nach Oswego, um einige zu Waſſer erwartete Vorräthe zu beſchützen. Während dieſes kurzen Kreuzens entging der Oneida nur mit Noth dem Schiffbruch, und der Eisgang war ſo ſtark, daß es unmöglich geweſen wäre, die Caronaden zu gebrauchen, wäre es nothwendig geweſen. Trotzdem kreuzten der Conqueſt, Tompkins, Growler und Hamilton noch fort bis zum 17. November. Am 19. verſuchte der Commandant an die Spitze des Sees zu gehen, wurde aber von einem Sturmwinde zurückgetrieben, während deſſen das Eis ſo ſehr zunahm, daß es die Schiffe in Gefahr brachte. Der Growler ward entmaſtet. Anfangs December hörte die Schifffahrt auf.

Während dieſe Ereigniſſe auf den untern Seen vorfielen,

war die Marine auf den obern Seen durchaus nicht unbeſchäftigt, obgleich bis jetzt noch kein einziges Schiff equippirt worden. Unter Brigadier-General Smythe war eine kleine Truppenabtheilung zu Buffalo verſammelt worden, und allgemein glaubte man, daß die Abſicht dieſes Offiziers ſei, eine Landung auf der Küſte von Canada zu verſuchen, ſobald er eine gehörige Macht beiſammen habe. Gegen Ende November hielt man die Anordnungen für weit genug vorgeſchritten zu einem Verſuche, den Feind von den Batterien am jenſeitigen Ufer zu vertreiben, um dies Hinderniß der Landung der Brigade aus dem Wege zu räumen. Natürlich erwartete die Armee Unterſtützung bei dieſem bedeutenden Dienſte von dem Chore der an dieſem Punkte verſammelten Seeleute.

Die Leute des John Adams hatten ſich in den Wäldern am Fluſſe gelagert, und da ſie bemerkten, daß der Feind über den Niagara zu canoniren pflegte, ſchifften ſie bald nach ihrer Ankunft des Nachts an das Wrack des Detroit, wo es ihnen gelang, vier Kanonen dieſes Schiffes, nebſt einer großen Menge Munition zu retten. Dieſe Stücke wurden in eine Batterie aufgeſtellt und zwiſchen beiden Theilen entwickelte ſich nun eine plänkelnde Canonade, bis zur Ankunft einiger ſchweren Kanonen von der Seeſeite, wodurch die Amerikaner ihre Batterien ſo ſehr verſtärken konnten, daß ſie es nun mit ihren Gegnern vollkommen aufnehmen konnten. Auf dieſe Weiſe verging mehr als ein Monat, als Mr. Angus um einige Offiziere

und Seeleute, zur Wegnahme der jenſeitigen Batterien, damit die beabſichtigte Landung geſchehen könnte, erſucht wurde. Bald waren die Anordnungen complettirt und der Morgen des 28. Novembers ward zur Unternehmung beſtimmt.

Da der beabſichtigte Angriff verſchiedenes zu bezwecken hatte, wurde die Expedition in zwei Abtheilungen getheilt. Eine, von Capitain King, vom 15. Infanterie-Regiment befehligt, wurde beordert, den Strom eine kurze Strecke hinaufzugehen, um ihren Angriffspunkt zu erreichen, während die andere ebenſo weit hinabgehen mußte. Da die Erſte in Anſehung des Ruderns am ſchwierigſten war, bedurfte man hier der Seeleute am Nothwendigſten. So ſchiffte ſich Mr. Angus in 10 Booten mit 70 Mann, außer den Offizieren, ein, in Begleitung des Capitain King, an der Spitze eines Detachements von 150 Soldaten. Mit dieſer Abtheilung ging Mr. Samuel Swartout von New-York, als Volontair. Obriſt-Lieutenant Boerſtler befehligte 10 andere Boote, die das Detachement von ungefähr 200 Mann, das den Strom hinabzugehen hatte, an Bord führten.

Die Diviſion mit den Seeleuten verließ um 1 Uhr mit umwickelten Rudern das amerikaniſche Ufer zuerſt, und fuhr gemeſſen und in ſchöner Ordnung in den Strom. Daß der Feind ſie zu empfangen bereit war, iſt gewiß, und es iſt wahrſcheinlich, daß er die Abſicht, in dieſer Nacht noch überzugehen, ahnete. Doch war auf der cana-

diſchen Seite alles ruhig und ſtille, bis die Boote aus dem Schatten des Waldes in ein ſtärkeres Licht kamen, wo ſie mit einem Musketenfeuer und einem Feuer aus zwei Feldſtücken, die vor einigen unter der Benennung Red Houſe bekannten Barracken aufgeſtellt waren, empfangen wurden. Die Wirkung dieſes Empfanges war eine kleine Confuſion und Unordnnng, und da einige Offiziere und viele Leute getödtet oder verwundet waren, konnten nicht alle Boote das Ufer gewinnen. Diejenigen, in welchen tüchtige Offiziere blieben, rückten tapfer vorwärts und die Leute landeten in einem Augenblick. Eine Abtheilung der Feinde hatte ſich in Fronte der Barracken, die linke Flanke durch die zwei Kanonen gedeckt, aufgeſtellt Sobald die Truppen formirt werden konnten, ward das feindliche Feuer erwiedert und nun entſpann ſich ein kurzer Kampf. In dieſem kritiſchen Augenblick erſchien ein kleiner Trupp Seeleute, mit Piken und Piſtolen bewaffnet; an ihrer Spitze Mr. Watts, ein Segelmeiſter, und Mr. Holduz, umgingen den Fuß des Hügels, griffen die Artilleriſten an und nahmen die Kanonen mit der größten Bravour. Der kommandirende Lieutenant King wurde tödtlich verwundet und gefangen genommen. Zu der nämlichen Zeit machten die übrigen Seeleute und die Soldaten einen Angriff auf die Fronte, durchbrachen des Feindes Linie und jagten ihn in die Flucht nach den Caſernen.

Das Feuer des Feindes war nun aber ſehr zerſtörend und er mußte deshalb vertrieben werden. Einige

junge und muthige Cadetten befanden ſich bei dem Trupp, und dreien von ihnen Meſſrs. Wragg, Holdup und Dudley, nebſt einigen jungen Leuten, gelang es, ein Fenſter zu erbrechen, durch welches ſie eindrangen. Dieſer tapfere, kleine Haufen öffnete eine Außenthür und Mr. Angus ſtürmte nun mit den Seeleuten hinein. In einem Augenblick hatten ſie das Stroh, worauf die Soldaten ſchliefen, in Brand geſteckt und ſchnell ſtanden die Caſernen in Flammen. Der Feind, eine Abtheilung Grenadiere, befand ſich in dem obern Stockwerke und mußte nun zu entkommen ſuchen. Er machte einen heftigen Angriff und rettete ſich durch den hintern Theil des Gebäudes, worauf er ſich ſammelte und von Capitain King, der ſeine Leute außerhalb aufgeſtellt hatte, angegriffen wurde.

Die Seeleute und Soldaten wurden nun aber getrennt, weil der Befehl zum Rückzug gegeben ward, obgleich man nicht weiß, von wem er ausging, und ein Theil der Seeleute und Soldaten kehrte um und beſtieg die Boote. Mr. Angus, der jeden Verſuch, die Retirade aufzuhalten, vergeblich fand, zog ſich mit ſeinen Leuten zurück. Capitain King aber, mit einem Theil der Soldaten und unterſtützt von den Meſſrs. Wragg, Dudley und Holdup, an der Spitze einiger Matroſen, ſetzte den Kampf fort. Dieſe jungen Offiziere trafen mit den Soldaten zuſammen, und nachdem der Befehl zum Angriff gegeben worden war, wurde die Linie des Feindes noch einmal durchbrochen, der ſich in die Batterie flüchtete. Hierhin ver-

folgt, wurde er von Stelle zu Stelle getrieben, bis er endlich gänzlich auf's Haupt geſchlagen, den Capitain King im vollſten Beſitz der ſämmtlichen Batterien dieſes Punktes ließ.

Die jungen Seeoffiziere, welche glaubten, ihre Pflicht, in ſo ferne ſie betheiligt waren, gethan zu haben, begaben ſich nun nach dem Ufer und ſetzten, ſo gut es ihnen möglich war, auf die amerikaniſche Seite über. Die meiſten der Matroſen, welche nicht geblieben waren, konnten mit Hülfe ihrer Gewandtheit als Seeleute, ſich ebenfalls Mittel zur Rückkehr verſchaffen; aber Capitain King und mehrere Offiziere der Armee, nebſt 60 Soldaten fielen in die Hände des Feindes, aus Mangel an dieſen Mitteln. Der Angriff des Obriſten Boerſtler glückte in einem hohen Grade und ſeine Partie entkam.

Obgleich es ſcheint, daß dieſe Affaire in großer Unordnung durchgeführt wurde, ſo hatte doch das Gefecht einen ſehr verzweifelten Charakter. Der Eindruck, welchen die Seeleute mit ihren Piken gemacht hatten, wurde ſobald nicht vergeſſen, und der Verluſt, den ſie erlitten, war ihrer Tapferkeit ganz gleich. Der Feind war total geſchlagen worden und nichts als ein Mißverſtändniß war die Urſache, daß der Angriff nicht ganz glückte; man hatte nämlich vermuthet, daß die Boote, welche aber gar nicht an das Ufer gekommen waren, gelandet und dann retirirt wären. Jedoch die Batterien waren erobert, die Kanonen

vernagelt, die Caſernen verbrannt und die Amunitionswagen zerſtört.

Wegen der Natur des Dienſtes und der großen Ausdauer des Feindes, welcher ſich ſehr gut benahm, war der Kampf außerordentlich blutig geweſen. Von 12 Seeoffizieren waren 8 verwundet, 2 davon tödtlich. Der totale Verluſt der Partie war ungefähr 30 Mann an Todten und Verwundeten, alſo die Hälfte von Allen, welche landeten, obgleich einige beſchädigt wurden, die das Ufer gar nicht erreichten. Auch die Soldaten hielten ſich auf das Tapferſte und mehre ihrer Offiziere wurden verwundet. Mr. Angus und Capitain King erwarben ſich beide viel Lob wegen ihrer Unerſchrockenheit. *)

---

*) Mr. Angus, welcher bei dieſer Gelegenheit der einzige anweſende beſtallte Seeoffizier war, hatte ebenfalls eine Wunde am Kopfe durch einen Gewehrkolbenſchlag erhalten, obgleich ſein Name nicht auf der Liſte der Verwundeten ſtand. Meſſrs. Siſſon und Watts, Steuermeiſter, ſtarben an ihren Wunden. Mr. Carter, ein anderer Steuermeiſter, war ebenfalls bleſſirt. Von den Cadetten wurde Mr. Wragg, nun todt, von einem Bajonnettſtich in den Unterleib getroffen; Mr. Graham, jetzt Commandeur Graham, verlor ein Bein; Mr. Holdup, jetzt Capitain Holdup-Stevens, erhielt einen Schuß durch die Hand; Mr. Brailesford, nun todt, erhielt eine Kugel durch das Bein, und Mr. Mervine, jetzt Commandeur Mervine, erhielt eine Musketenkugel in die Seite. Mr. Dudley, nun todt, entkam unbeſchädigt, obgleich er ſich ſehr ausſetzte.

Meſſrs. Dudley, Holdup und Wragg blieben bis zu Ende des Gefechtes in Canada. Dieſe drei jungen Leute, von denen noch keiner 20 Jahre zählte, trafen ſich bei Tagesanbruch am Ufer und beſtiegen ein leckes Kanoe, welches Mr. Dudley aus einem

Da im Dezember die Schifffahrt auf den großen Seen gefährlich iſt, ſo hatte der Seekrieg nach dem letzten Gefecht ein Ende für dieſes Jahr, obgleich beide Nationen Anſtalten trafen, die Wintermonate, während die Küſten mit Eis umgeben waren, auf das Vortheilhafteſte zu benutzen.

Sechſtes Kapitel.

Vermehrung der amerikaniſchen Force mit kleinen Schooners. — Der Madiſon wird von Stapel gelaſſen. — Der Capitain Sir J. L. Yeo erhält das Commando der engliſchen Force auf den Seen. — Beabſichtigter Angriff auf York (jetzt Toronto.) — Vorbereitungen zur Errichtung einer Force auf dem See Erie. — Einſchiffung der Mannſchaft des amerikaniſchen Geſchwaders. — Landung der Brigade unter General Pike. — Einnahme von York. — Vorbereitungen zu einem Angriff auf Fort George. — Stadt und Fort genommen. — Dienſte der Seemacht bei dieſer Gelegenheit. — Eifer und Geſchicklichkeit des Capitain Perry.

Beide Parteien benutzten den Winter von 1812—13, zum Bauen. Im Laufe des Frühlings hatten die Ame-

---

Bache herbeiſchleppte. Dieſer machte auch mit Hülfe einer Streitaxt zwei Ruder aus Querſtangen und nachdem ſie fünf Matroſen, von denen drei verwundet waren, mit eingenommen hatten, ſtießen ſie vom engliſchen Ufer ab. Obgleich ſie das eindringende Waſſer mit den Hüten ausſchöpften, ſo ſank dennoch das Boot unter ihnen, nahe bei Squaw Eiland. Hier zogen ſie die verwundeten Leute an's Ufer, leerten das Kanoe aus, ſchleppten es nach der amerikaniſchen Seite und machten einen neuen Verſuch überzuſetzen. Dieſer gelang ihnen und ſie erreichten das Ufer, obgleich das Kanoe beinahe wieder ganz mit Waſſer gefüllt war. Einer der Verwundeten ſtarb gerade als die Partie landete.

rikaner ihre Force bis auf 11 Segel vermehrt, von denen 10, die von den Kaufleuten gekauften kleinen Schooners waren, welche mit Kanonenboot-Armatur, jedoch ohne Quarters, ausgerüſtet wurden. Außer dieſen ſchon genannten Fahrzeugen hatte man noch den Ontario, die Scourge, die Fair American und die Aſp. Von den Zehnen war keines zum Kreuzen zu gebrauchen, und eine gewöhnliche Brigg von 18 Kanonen hätte es bei günſtigem Winde und im nahen Gefecht, mit ihnen allen ſehr leicht aufnehmen können. Jedoch auf Schußweite und ſtillem Waſſer, konnte man ihnen eine gewiſſe Brauchbarkeit nicht abſprechen, ja, es zeigte ſich ſogar am Ende, daß ſie beim Angriff auf Batterien und zur Deckung von Angriffen von außerordentlichem Nutzen gefunden wurden.

Am 26. November wurde das neue Schiff, genannt Madiſon, in Sackett's Harbour vom Stapel gelaſſen. Es war zu 24 Kanonen eingerichtet, deren Metall in 32 Pfund-Karthaunen beſtand, wodurch es dem Royal George etwas überlegen wurde. Neun Wochen früher, ehe dieſes Schiff in's Waſſer kam, ſtand das Holz zu demſelben noch im Walde. Dieſe unter ſo vielen ungünſtigen Umſtänden, ungewöhnliche Schnelligkeit, muß den vorzüglichen Anordnungen des commandirenden Offiziers, und auch dem geſcheiten Kopfe und den außergewöhnlichen Hülfsmitteln des Baumeiſters, Mr. Henry Eckford zugeſchrieben werden, deſſen profeſſionelle Fähigkeiten zur höchſten Claſſe gehörten.

Auf der anderen Seite legte der Feind den Kiel zu einem etwas größeren Schiffe als der Madiſon, welches den See gänzlich beherrſcht haben würde, ungeachtet des Erſcheinens des letztern, da ſeine kleinen Schiffe durchaus beſſer waren, als die der Amerikaner; der Royal George war vielleicht ſtark genug, um zwei Briggs von der Force des Oneida zu engagiren. Es war deßhalb nothwendig, ein neues Schiff zu Sackett's Harbour zu erbauen und ſo ging ein friſcher Trupp Schiffbauer im Februar dorthin.

Ungefähr um dieſelbe Zeit ernannte der Feind den Capitain Sir James Lucas Yeo zum Commandeur auf den amerikaniſchen Seen. Dieſer Offizier hatte mit dem Southampton von 32 Kanonen vor Kurzem Schiffbruch gelitten und ſtand wegen ſeines Muthes und guten Benehmens in hohem Anſehen. Die Beherrſchung dieſer Gewäſſer wurde für ſo wichtig gehalten, daß man große Sorgfalt in der Auswahl der Offiziere verwendete, welche auf denſelben befehligen ſollten. In der That waren beide kriegführende Mächte von der Nothwendigkeit eines Kampfes um die Oberherrſchaft ſo überzeugt, daß jede Seite einen Angriff im Laufe des Winters erwartete, und es iſt bekannt, daß die Amerikaner wirklich einen ſolchen im Schilde führten.

Im Monat März machte Commodore Chauncey der Regierung den Vorſchlag zu einem Angriff auf York (jetzt Toronto), anſtatt des auf Kingſton beabſichtigten und legte ſo ſtarke Gründe zur Abänderung dieſes Pla-

nes vor, daß ſein Rath befolgt wurde. Der Feind hatte nämlich den Fehler begangen, zwei verſchiedene Hafen zum Bauen zu verwenden, wodurch er ſich der Gefahr eines Angriffs auf ſeine vertheilten Mittel der Vertheidigung ausſetzte. Um ſo weiſer war daher der von dem amerikaniſchen Commandeur vorgeſchlagene Plan, da die Zerſtörung eines einzigen Schiffes von irgend einer Größe die Beherrſchung der Seen wenigſtens auf einige Monate nach ſich ziehen mußte.

In der Zwiſchenzeit wurden Vorkehrungen zur Aufſtellung einer Force auf See Erie getroffen; ſo war während des Monats März der Kiel zu zwei Briggs auf Preque Inſel (jetzt Erie) gelegt worden. Da aber bekanntlich beinahe die ganze amerikaniſche Seite dieſer Gränze kaum etwas anderes als eine Wildniß war und die meiſten der beſtehenden Straßen eigentlich nur durch markirte Bäume bezeichnete Paſſagen waren, welche im Frühjahre und Herbſt faſt gänzlich unbefahrbar wurden, ſo mußten die Anordnungen der Regierung höchſt ſchwierig in der Ausführung und dieſe ſelbſt ſehr verſpätet werden. Um dieſe Verlegenheiten noch zu vermehren, fand man aus, daß die Leute, welche von den Küſten des Meeres nach denen der Seen transportirt wurden, den Gefahren entkräftender Fieber ausgeſetzt waren, um ſo mehr, da noch keine regelmäßigen Wohnungen zu ihrer Aufnahme errichtet werden konnten.

Im März langten friſche Abtheilungen von Seuleuten

in Kingſton an, wo das neue Schiff ſeiner Beendigung raſch zueilte.

Am 6. April wurde auf amerikaniſcher Seite ein von Mr. Eckford erbauter niedlicher kleiner Lootſen-Boot-Schooner vom Stapel gelaſſen, welcher zum Recognoſciren und Ueberbringen von Depeſchen gebraucht werden ſollte. Seine Bewaffnung beſtand in einem einzigen langen meſſingenen 9 Pfündner und man gab ihm den Namen Lady of the Lake. Zwei Tage ſpäter wurde der Kiel zu einem neuen Schiffe gelegt, das viel größer war, als der Madiſon.

Gegen die Mitte des Monats hielt man die Schifffahrt auf dem See für ſicher und am 19. wurde das Geſchwader für den activen Dienſt bereit erklärt. General Dearborn ließ daher am 22. eine Truppenabtheilung von 1700 Mann in den verſchiedenen Fahrzeugen einſchiffen, und am 24. wurde ein Verſuch zum Auslaufen gemacht, da die Armee, welche wegen des engen Raumes auf den kleinen Schiffen viel leiden mußte, anfing ungeduldig zu werden. Der Commodore mußte jedoch, wie er vorausgeſehen hatte, zurückkehren, da ein Sturm ausbrach. Nun hatten dieſe wenigen Tage einen ſehr ſchädlichen Einfluß auf den Geſundheitszuſtand beider Branchen des Dienſtes, indem der Raum für die Mannſchaften unter Deck zu enge war, während ſie oben der ſchädlichen Einwirkung der Jahreszeit ausgeſetzt waren. Der

Madiſon allein, eine Kriegsſchaluppe, hatte 600 Seelen an Bord, die Matroſen mit eingerechnet. Am 25. jedoch lief das Geſchwader aus und kam am Morgen deſſelben Tages, ohne irgend einen Verluſt, vor York an. Es beſtand aus den folgenden Fahrzeugen: der Madiſon, unter Lieutenant Commodore Elliott, Commodore Chauncey; der Oneida, unter Lieutenant Commodore Woolſey; dir Fair American, unter Lieutenant Chauncey; der Hamilton, unter Lieutenant M'Pherſon; der Governor Tompkins, unter Lieutenant Brown; der Conqueſt, unter Lieutenant Pettigrew; die Aſp, unter Lieutenant Smith; der Pert, unter Lieutenant Adams; die Julia, unter Mr. Trant; der Growler, unter Mr. Mix; der Ontario, unter Mr. Stevens; die Scourge, unter Mr. Osgood; die Lady of the Lake, unter Mr. Flinn, und der Raven, Transport. Sämmtliche Fahrzeuge liefen ein und ankerten ungefähr eine Meile vom Ufer, auf der ſüdlichen und weſtlichen Seite des hauptſächlichſten Forts.

Bei der Landung der Truppen wurde große Feſtigkeit und Ausdauer bewieſen. Obgleich ein ſtarker Wind aus Oſten wehte, ſo wurden dennoch die Boote ausgeſetzt und bemannt und die Ausſchiffung geſchah mit ſo viel Ordnung, daß in zwei Stunden, nachdem man damit begonnen hatte, die ganze Brigade unter dem Brigade-General Pike ſich am Ufer befand. Der Wind trieb die Boote etwas von dem ausgewählten Landungsplatz, welcher ein freies Feld war, nach einer Stelle hin, wo die

Indianer und Scharfſchützen des Feindes einen Verſteck hatten; aber der Vortrab wurde mit ſolcher Kühnheit gelandet, daß das Ufer und die Gebüſche mit einem Verluſt von ungefähr vierzig Mann bald geſäubert waren. Dieſe Bewegung wurde durch ein ſchnelles Feuer von Schiffen gedeckt. Sobald eine hinreichende Anzahl der Truppen gelandet war, wurden ſie vom General Pike in Perſon aufgeſtellt und zum Angriff in Marſch geſetzt. Die kleinen Fahrzeuge näherten ſich nun unter einem heftigen Feuer vom Fort und den Batterien, bis ſie auf 600 Schritte dem Hauptwerke nahe waren, worauf ſie ein wirkſames Feuer auf den Feind eröffneten und ſehr viel zu dem Glücke des Tages beitrugen. Der Commodore leitete die Bewegungen in Perſon, indem er in ſeinem Boote umherfuhr und durch die Gelaſſenheit, mit welcher er ſich dem Feuer des Feindes ausſetzte, ſeinen Offizieren Muth einflößte. Nie wurde wohl eine Landung mit mehr Glück und Muth ausgeführt, wenn man den Stand der Witterung und die beſchränkten Mittel der Angreifer in Betracht zieht. Das Geſchwader verlor bei der Ausführung dieſes Unternehmens zwei Cadetten und fünfzehn Mann an Todten und Verwundeten, meiſtens während ſie in den Booten beſchäftigt waren. Nachdem die Truppen noch einigen Verluſt durch eine Exploſion erlitten hatten, wobei der Brigade-General Pike getödtet wurde, zwangen ſie den Platz zur Capitulation und nahmen ihn in Beſitz, in welchem die Amerikaner bis

zum 1. Mai auch ungeſtört blieben, wo er eines andern Dienſtes wegen geräumt wurde.

Die Einnahme von York hatte die wichtigſten Folgen, welche die Weisheit des Unternehmers vollkommen darthaten. Obgleich auch der Prince Regent, das dritte Schiff des Feindes dadurch entkam, daß es am 24. nach Kingſton ſegelte, ſo fiel doch der Glouceſter, welcher in Reparatur war, in die Hände der Amerikaner. Ein Fahrzeug von 20 Kanonen, das beinahe beendigt war, wurde verbrannt und eine große Menge Schiffs- und Militair-Vorräthe zerſtört. Jedoch eine ziemliche Quantität der letzteren wurde gerettet, verſchifft und nach Sackett's Harbour geſendet. Auch viele Boote, welche zum Transport der Truppen beſtimmt waren, wurden weggenommen. Ueberhaupt ſcheinen die verſchiedenen Schiffe während der ganzen Dauer dieſes kühnen Streiches gut geleitet worden zu ſein, und trugen dadurch ſehr viel zu dem vollkommen glücklichen Erfolge bei, womit dieſes Unternehmen gekrönt wurde.

Die Brigade ſchiffte ſich am 1. Mai wieder ein, aber das Geſchwader wurde durch einen heftigen und widrigen Sturm bis zum 8. bei York aufgehalten. Die Leute mußten ſich über eine Woche lang ſehr viel auf dem Verdeck aufhalten, wodurch in beiden Branchen des Dienſtes häufig Fälle von Fieber ausbrachen. Mehr als hundert Matroſen wurden als Fieberkranke gemeldet und die Brigade, welche bei dem Angriff 269 Mann, die Ver-

wundeten mit eingerechnet, verloren hatte, war jetzt durch Krankheit auf ungefähr 100 dienſtfähige Leute zuſammen geſchmolzen. Sobald es das Wetter erlaubte, ſetzten die amerikaniſchen See- und Armeeoffiziere in der Lady of the Lake über und wählten ungefähr eine Meile öſtlich von Fort Niagara einen Lagerplatz aus, worauf die Fahrzeuge unverzüglich folgten und die Truppen landeten.

Sobald ſich Commodore Chauncey von dieſem großen Hinderniß in ſeinen Bewegungen befreit ſah, ſegelte er nach dem Hafen, um Vorräthe einzunehmen und Verſtärkungen für die Armee hinaufzubringen. Einige der Schooners blieben nahe am oberen Ende des Sees, aber der größte Theil des Geſchwaders zog ſich abwärts, wo er am 11. anlangte. Die kleinen Fahrzeuge wurden nun beſchäftigt, Vorräthe und Truppen der Diviſion unter General Dearborn zuzuführen, welche durch Transporte aus verſchiedenen Gegenden ſich ſchnell verſtärkten.

Am 15. dieſes Monats war der Feind mit dem Bau ſeines neuen Schiffes, welches der Wolfe genannt wurde, ſchon ſo weit vorgeſchritten, daß die unteren Maſten aufgerichtet waren, und Eile wurde deßhalb nöthig, weil eine Schlacht um die Herrſchaft auf dem See erwartet werden mußte, ſobald dieſes Schiff zum Auslaufen bereit war. Am 16. wurden 100 Mann nach den Ober-Seen geſchickt, wo dem Capitain Perry, damals noch ein junger Segelmeiſter und Commandeur, einige Monate zuvor das Commando übertragen worden war. Am 22. embar-

kirten 350 Mann in den Madiſon, auf dem immer noch des Commodores Pennant wehte, und ſegelten nach dem Lager, öſtlich von der Mündung des Niagara, wo ſie am 25. anlangten und gelandet wurden. Die Fair American, unter Lieutenant Chauncey und der Pert, unter dem agirenden Lieutenant Adams, erhielten ſogleich Befehl, über die Bewegungen des Feindes zu Kingſton zu wachen, und ohne Verzug wurden Vorbereitungen zu einem Angriff auf Fort George getroffen. Am 26. recognoſcirte Commodore Chauncey die Küſte des Feindes und ſeine Stellung, und noch in derſelben Nacht unterſuchte er in Perſon das Ufer, indem er ſchwimmende Merkmale zur Leitung der Bewegungen der kleinen Fahrzeuge errichtete, weil es beabſichtigt war, ſie ſehr nahe anlaufen zu laſſen. Bei der nun günſtigeren Witterung belud man den Madiſon, den Oneida und die Lady of the Lake, welche wegen ihrer Bewaffnung bei dem beabſichtigten Angriff von keinem Nutzen ſein konnten, mit dem ſchweren Geſchütz der Armee und mit ſo viel Mannſchaft, als ſie tragen konnten, während der Reſt der Truppen in Booten eingeſchifft wurde.

Um 3 Uhr Morgens am 27. Mai wurde das Signal zum Lichten gegeben, und um 4 Uhr, nach vorheriger Einſchiffung der ganzen Armee, ſtand das Geſchwader gegen den Niagara. Als ſich die Fahrzeuge dem Orte der Landung näherten, legte ſich der Wind ſo, daß die kleinen Fahezeuge ihre Ruder gebrauchen mußten. Der

Growler, unter Mr. Mix, und die Julia, unter Mr. Grant, fuhren in die Mündung des Fluſſes und eröffneten ihr Feuer auf eine Batterie, nahe dem Leuchtthurme. Der Ontario, unter Mr. Stevens, ankerte mehr nördlich, um ihr Feuer zu kreuzen. Der Hamilton, unter Lieutenant M'Pherſon, die Aſp, unter Lieutenant Smith, und die Scourge, unter Mr. Osgood, mußten ſich nahe dem Ufer halten, um die Waldung zu decken und den Wald oder irgend eine Stelle zu beſtreichen, wo der Feind ſich allenfalls zeigen möchte, während der Governor Tompkins, unter Lieutenant Brown und der Conqueſt, unter Lieutenant Pettigrew, mehr nach weſtlich geſchickt wurden, um eine Batterie anzugreifen, wo nur Eine ſchwere Kanone aufgepflanzt war.

Capitain Perry war von dem oberen See am Abend des 25. herab gekommen und war bei dieſer Gelegenheit von den anweſenden See-Offizieren der Zweite im Range. Commodore Chauncey vertraute ihm die Aufſicht über die Ausſchiffung der Truppen. Die Marinen des Geſchwaders wurden dem Regiment des Oberſten M'Comb einverleibt und 400 Seeleute in Reſerve behalten, welche unter der perſönlichen Anführung des Commodore landen ſollten, ſobald es nöthig ſchien.

Als Alles bereit war, ruderten die Schooner in ſchönſter Ordnung nach ihren Stationen und eröffneten ein wirkſames Feuer. Die Boote mit dem Vortrab unter dem

Oberſten Scott waren ebenfalls bald in Bewegung und nahmen ihre Richtung nach der Batterie in der Nähe des Two Mile (zwei Meilen) Baches, gegen welche der Governor Tompkins und der Conqueſt abgeſchickt worden waren. Das erſte dieſer beiden kleinen Fahrzeuge wurde ſo vortrefflich geleitet, daß Mr. Brown und ſeine Leute von Allen, die es mit anſahen, laut belobt wurden. Dieſer Offizier lief unter dem Feuer mit der größten Ruhe auf ſeine Station, ankerte, band die Segel ein, räumte das Verdeck und bereitete ſich zum Gefecht mit eben ſo viel Gleichmuth und Methode, als wenn er in Freundes Hafen eingelaufen wäre. Dann eröffnete er das Feuer mit ſeiner langen Kanone mit einer ſolchen Genauigkeit, daß er den Feind in ungefähr zehn Minuten buchſtäblich aus ſeiner Batterie vertrieb, welche dieſer ſeinen Todten überließ. Die Boote unter Capitain Perry flogen herbei, und Oberſt Scott bewirkte eine Landung mit der Feſtigkeit und Bravour, welche dieſen Offizier ſo ſehr auszeichnete. Der Feind hielt eine ſtarke Abtheilung in einem Graben verborgen, welche nun avancirte, um die Boote zurückzutreiben, aber die Trauben- und Kartätſchenkugeln der Schooner und die gute Haltung der Truppen, trieb ihn bald zurück. Im Augenblick, als das Commandowort des Oberſten Scott am Ufer erſcholl, war auch das Glück des Tages beſtimmt. Er wurde von dem Reſt der Brigade, zu welcher er gehörte und die damals von dem Brigade-General Boyd commandirt ward, unterſtützt,

und nach einem kurzen, aber hitzigen Gefecht war der Feind vom Schlachtfelde getrieben. Die Landung war ungefähr um 9 Uhr Morgens geſchehen und um 12 Uhr war die Stadt und das Fort im ruhigen Beſitz der Amerikaner. Das letztere hatten die Britten in die Luft geſprengt und verlaſſen; ſie retirirten nach Queenſton zu.

Die Fahrzeuge hatten bei dieſer gut geleiteten Affaire den ihnen angewieſenen Dienſt mit Beſonnenheit und Ordnung ausgeführt und verloren blos einen Mann an Todten und Verwundeten. In der That wurde die ganze Sache mit ſo viel Eifer betrieben, daß die Angreifer im Allgemeinen weit weniger litten, als die Angegriffenen, ein Umſtand, der in hohem Maße dem guten Benehmen der Bedeckungsfahrzeuge zugeſchrieben werden muß. Der Bericht des General Dearborn enthält nur 17 Todte und 45 Verwundete bei dieſer Gelegenheit, während er den Verluſt des Feindes auf 90 Todte und 160 Verwundete, meiſtentheils reguläre Truppen, anſchlägt. Auch wurden 100 Gefangene gemacht.

Der commandirende General, wie auch der commandirende See-Offizier, ſprachen beide in den belobendſten Ausdrücken über das gute Benehmen der Seemacht bei dieſem Angriff auf Fort George. General Dearborn räumte in vollem Maße ſeine Verbindlichkeit gegen Commandant Chauncey ein, wegen deſſen vortrefflicher Leitung der Landung der Truppen im Dienſt, welcher ſtets mit Gefahr verbunden iſt, und wegen ſeinen umſichtigen Anſtalten,

welche die Batterien zum Schweigen brachten, indem noth≈wendiger Weiſe die Landung unter deren Feuer geſchehen mußte. Der geringe Verluſt iſt der beſte Beweis, wie ſehr dieſer Dank verdient war. Commodor Chauncey für ſeinen Theil lobte Alle, welche unter ſeinem Befehl geſtan≈den hatten; doch glaubte er es den großen Verdienſten des Capitain Perry und Lieutenant M'Pherſon ſchuldig zu ſein, dieſelben beſonders zu erwähnen. Lieutenant Brown, der Commandeur des Governor Tompkins, wurde ebenfalls ſehr ausgezeichnet, obgleich ſein Name durch irgend einen Zufall in den Depeſchen übergegangen wor≈den war.

Die Einnahme von Fort George hatte den Abzug der Britten von der ganzen Niagara≈Grenze zur Folge. Der Obriſt≈Lieutenant Preſton nahm am Abend des 28. Beſitz von Fort Erie, und der ganze Fluß war für den Augen≈blick in der Gewalt der Amerikaner. Das Geſchwader erhielt durch dieſen Glücksfall den temporären Gebrauch noch eines andern Hafens, indem Commandant Chauncey in den Niagara einlief und am Nachmittag des 27. ankerte. Capitain Perry wurde unverzüglich mit einer kleinen Ab≈theilung Seeleute oberhalb der Fälle geſendet, um 5 Fahr≈zeuge, welche gekauft oder genommen worden waren, her≈auf zu bringen, indem man ſie vorher nicht wohl bei den Batterien vorbeiführen konnte. Dieſen mit vielen Schwie≈rigkeiten verbundenen Dienſt verrichtete Capitain Perry in den erſten Tagen des Juni, denn die Fahrzeuge mußten

gegen den reißenden Strom des Niagara mit Ochſen gezogen werden. Zu Ende des Monats hatte dieſer eifrige Offizier ſie ſämmtlich über den See nach Presque Eiland gebracht, wo auch die beiden Briggs, welche zu Anfang des Frühlings begonnen wurden, im Laufe des Monats Mai vom Stapel liefen, obgleich deren Ausrüſtung nur langſam von Statten ging, wegen der ſchlechten Beſchaffenheit der Straßen und des Mangels an Leuten.

Siebentes Kapitel.

Erfolgloſes Unternehmen der Engländer auf Sacketts Harbour. — Der „General Pike" von Stapel gelaſſen. — Beförderung von Offizieren. — Verluſt des Eagle und des Growler. — Capitain M'Donough erhält das Commando auf dem Champlain-See. — Wegnahme der Lady Murray. — Widerwillen der amerikaniſchen Matroſen gegen den Dienſt auf den Seen. — Beabſichtigter Angriff auf das amerikaniſche Geſchwader. — Angriff auf York. — Erſcheinung des feindlichen Geſchwaders. — Fataler Sturm. — Vergeblicher Verſuch zum Handgemenge mit dem Feinde. — Commodore Chauncey's Schlachtordnung. — Das Treffen. — Verluſt von zwei amerikaniſchen Schooners. — Rückzug des amerikaniſchen Geſchwaders.

Während dieſe wichtigen Bewegungen in der Nähe des weſtlichen Endes des Sees in der Ausführung begriffen waren, wurden auch am öſtlichen andere von gleicher Größe verſucht. Der Angriff auf Fort George geſchah am 27. Mai, und beinahe zu derſelben Zeit beabſichtigten der britiſche Oberbefehlshaber Sir George Prevoſt und der

Commodore Sir J. L. Yeo, einen coup de main gegen Sackett's Harbour auszuführen, um ſich wegen des bei York erhaltenen Schlages zu revangiren. Durch die Zerſtörung des neuen Schiffes würde Commodore Yeo wahrſcheinlich die Herrſchaft auf dem See für den Reſt der Jahreszeit erlangt haben, da die Amerikaner kein anderes zum Kreuzen taugliches Fahrzeug als den Madiſon beſaßen, das dem Wolfe oder Royal George hätte gegenüber liegen können.

Am Morgen des 28. Mai erſchienen vor Sackett's Harbour der Wolfe, der Royal George, die Moira, der Prince Regent, der Simcoe und der Seneca mit Kanonenbooten und einer ſtarken Brigade von Barken und flachen Booten. In der Entfernung von ungefähr 2 franzöſiſchen Meilen, beſtieg eine bedeutende Truppenabtheilung die Boote, und das ganze Geſchwader näherte ſich in der Abſicht, um zu landen; aber ihre Aufmerkſamkeit erhielt plötzlich eine andere Richtung, indem weſtlich eine Brigade von neunzehn Booten erſchien, welche Truppen nach dem Hafen transportirten. Der Feind ſchickte auf der Stelle ſeine Barken zur Verfolgung ab und es gelang ihnen, zwölf der Boote an das Land zu treiben und wegzunehmen, doch nicht eher, als bis ſie von den Amerikanern verlaſſen worden waren; die übrigen ſieben erreichten den Hafen. In der Hoffnung, noch eine andere Partie aufzufangen, nahm der Feind nun ſeine Richtung nach Weſten und ſchickte ſeine Boote zum Aufpaſſen voraus,

indem die auf den Nachmittag beabſichtigte Landung aufgeſchoben wurde.

Am 29. bei Tagesanbruch ſah man eine ſtarke Diviſion von Barken mit Truppen angefüllt und von Kanonenbooten gedeckt, nach Horſe Eiland, einer Halbinſel in der Nähe des Dorfes Sackett's Harbour, vorrücken. Eine Abtheilung von ungefähr 800 Mann, unter der perſönlichen Anführung des Sir George Prevoſt, bewerkſtelligten eine Landung, welcher ein unregelmäßiges und unzuſammenhängendes, obgleich hitziges Gefecht folgte. Im Anfang trieb der Feind Alles vor ſich her und avancirte bis ganz in die Nähe der Stadt. Hier aber warf ſich ihm eine Abtheilung regulärer Truppen entgegen, welche ihn mit Verluſt zurückſchlugen, ſo daß er das Unternehmen aufgeben mußte.

Der Erfolg hätte jedoch ganz verſchieden ausfallen müſſen, wenn die Fahrzeuge des Feindes bei dieſer Gelegenheit ihre Pflicht eben ſo gut gethan hätten, als die amerikaniſchen in der Nähe des Niagara; denn obgleich einige dem Ufer ganz nahe kamen, ſo erhielten die Truppen dadurch doch keine Unterſtützung. Unglücklicher Weiſe erhielt der Seeoffizier, welcher die Aufſicht über die Magazine hatte, falſche Nachrichten, welche ihn veranlaßten, dieſelben in Brand zu ſtecken, wodurch die meiſten der in York genommenen und auch der von der Meeresküſte erhaltenen Vorräthe zerſtört wurden. Ohne dieſen Zufall würde

der Feind gar nichts gehabt haben, um ſich für die erlittene Niederlage zu tröſten.

Am 30. Mai erhielt Commandant Chauncey die Nachricht, daß der Feind anrücke. Sogleich machte er ſich vom Niagara auf den Weg, beſuchte York, paſſirte ſodann Kingſton, und da ſich ihm nichts in den Weg ſtellte, ſo ſetzte er nach dem Hafen über, wo er ankerte, indem er überzeugt war, daß das engliſche Geſchwader zurückgekehrt ſei.

Alle Mühe wurde nun angewendet, um das neue Schiff ſegelfertig zu machen; denn Commandant Chauncey war der ganz richtigen Meinung, daß er mit der vorhandenen Force keine Schlacht wagen dürfe. Er hatte zwar 14 Schiffe, welche zuſammen 82 Kanonen führten, aber nur 2 davon hatten Quarters, oder waren allein für ein nahes Gefecht zu gebrauchen.

Die beiden Schiffe, der Madiſon und der Oneida, waren ſo eingerichtet worden, daß ſie nicht viel Waſſer zogen, und keines war daher geeignet, Stürmen zu widerſtehen, obgleich das erſtere ziemlich gute Proben beſtanden hatte; das letztere aber war langſam bei allen Wendungen, vorzüglich vor dem Winde, was man von deſſen Conſtruction gar nicht erwartet hätte. Die Schooners gingen von dem Gewichte ihres Metalles ſo tief, daß ſie nur in voller Schußweite von Nutzen ſein konnten. Auf der andern Seite hatten alle Schiffe des Feindes Quarters, zogen mehr Waſſer und ſtanden auch beſſer im Winde als

die Amerikaniſchen, mit denen ſie in Betreff der Anzahl der Kanonen, wie man glaubte, ganz gleich waren. Die großen engliſchen Schiffe hatten unbeſtreitbar im Metall den Vorzug vor den zwei größten der amerikaniſchen Fahrzeuge, denn ſie führten einige 68 Pfund Karthaunen unter ihren anderen Kanonen.

Der Kiel des neuen Schiffes war am 9. April gelegt worden und ſchon am 12. Juni ſchwamm es auf dem Waſſer, obgleich Mr. Eckford ſeine Zimmerleute hatte wegnehmen müſſen, um einige Veränderungen mit den Schiffen auf dem Niagara vorzunehmen. Dieſes neue Schiff war eine große Corvette, zu 26 Kanonen, langen Vierundzwanzigern, eingerichtet und führte noch 2 andere zum Drehen: eine auf dem Vorder-Caſtelle, die zweite im hinterſten Theile des Verdeckes. Am Tage vorher, ehe es vom Stapel gelaſſen wurde, kam Capitain Sinclair an und wurde zum Commandeur dieſes Schiffes ernannt, welches den Namen General Pike erhielt. Lieutenant Trenchard, welcher zu derſelben Zeit anlangte, erhielt das Commando über den Madiſon. Sehr viele Beförderungen wurden damals in der Marine vorgenommen, bei welcher Gelegenheit auch Capitain Sinclair ſeine Anſtellung erhielt. Mr. Woolſey, Mr. Trenchard und Mr. Elliot, welche ſämmtlich auf den Seen gedient hatten, ſtiegen zu dem Range von Segelmeiſtern und Commandanten, obgleich mehrere Wochen vergingen, ehe ſie ihre Anſtellungen erhielten. Meſſrs. Holdup, Dudley, Packett, Yarnall, Wragg, Adams,

Pearce, Edwards, Jones, Conklin und Smith, welche Herren ebenfalls dieſem Dienſte zugetheilt waren und von denen die meiſten wirklich Theil genommen hatten, wurden der Reihe nach zu Lieutenants erhoben. Sämmtliche Commandeurs auf den verſchiedenen Seen hatten jedoch gerechten Grund zur Klage, weil ſo wenige Offiziere von Erfahrung ihnen für den Dienſt zugeſchickt wurden. Die mehrſten der ſo eben genannten Herren waren nur 4 oder 5 Jahre zur See geweſen und waren im Durchſchnitt eben ſo jung an Jahren als an Erfahrung. Daß ſie ſich ſpäter als gut erprobten, war die Folge des hohen Tones des Dienſtes, zu welchem ſie gehörten. *)

Der Pike war nun zwar beinahe beendigt, aber weder die Offiziere noch die Mannſchaft für denſelben, waren bis jetzt auf der Station angekommen, und auch das Segel-

*) Es iſt ein Gegenſtand melancholiſchen Intereſſes, die Schickſale der zuerſt Beförderten des Jahres 1813 zu notiren. Die Capitaine Tarbell und Sinclair — beide geſtorben. Segelmeiſter-Commandanten: Warrington, M'Donough, Woolſey, Spence, Creighton, Trenchard, Downes, Parker, Patterſon, Henley, Elliot — geſtorben; Ridgeley, Angus, Blakely — ertrunken; Allen — geblieben. Lieutenants: Conner, Gallagher, Holdup, Bullus, Dudley, Oellers, Hunter, Sloat, Packett, Perry, Skinner, Wragg, Saunders, Adams, Taylor, Pearce, Smith, Nicholſon, Edwards, Newton, Jones, Henley, Conklin, Smith, Beatty, Rouſſeau, Storer, Stansbury, Rapp, German, Caſſin, Roſe und Kennon — geſtorben; M'Knight, Yarnall, Reilley, Cox, Maddiſon, Newcombe, Tillinghaſt, Norris — ertrunken; Allen, Cocke, Hamilton — geblieben.

tuch, welches zu den Segeln verwendet werden ſollte, war zum größten Theil bei dem letzten Angriff auf den Hafen verbrannt worden. Ueberdies waren zu dieſer Zeit, wo der Dienſt ſo ſehr drängte, nur 120 Mann auf den Erie-See geſchickt worden, weil Commandant Chauncey gehofft hatte, dieſe Nation von unterhalb ergänzen zu können, nachdem der Feind geſchlagen war.

Der Champlain See war von beiden kriegführenden Mächten bis zu dieſem Sommer wenig beachtet worden, da er in keinem Bezug mit den militäriſchen Operationen des Tages ſtand. Einige kleine Fahrzeuge waren jedoch auf jeder Seite der Grenze ausgerüſtet worden, und am 3. Juni wagte ſich der Lieutenant Sidney Smith, welcher damals das Commando auf dieſem See hatte, mit zwei bewaffneten Schaluppen, dem Eagle und dem Growler, in den ſchmalen Theil dieſes Waſſers, wo er dem Musketenfeuer einer Truppenabtheilung auf dem Lande, gänzlich ausgeſetzt war. Es ſcheint, daß der Eagle ſank, indem deſſen Fugen durch das Abfeuern ſeiner Kanonen ſich öffneten, und der Growler mußte die Flagge ſtreichen, da der Wind friſch von Süden wehte und dadurch den Rückzug unmöglich machte. Bei dieſer Gelegenheit nahm der Feind nahe an hundert Gefangene, welche meiſtentheils aus Freiwilligen der Armee beſtanden.

Nach dieſem Verluſt wendete nun die Regierung ihre Aufmerkſamkeit auf die Errichtung einer Force für

dieſen See, aber ihre Anſtalten waren nur langſam, da der Stand des Krieges hier keine großen Anſtrengungen nöthig machte. Nach der Gefangennehmung des Mr. Smith ward jedoch der Lieutenant Thomas M'Donough, ein Offizier, der ſich als der Gefährte Decatur's, bei deſſen ritterlichen Thaten vor Tripolis ausgezeichnet hatte, zum Commandeur auf dieſem See ernannt. Kurz darauf erhielt Mr. M'Donough den Rang eines Segelmeiſters und Commandanten, aber ſo wenig Leute waren der Station zugetheilt, daß dieſer brave Offizier, als er zuerſt dort ankam, und ſelbſt noch einige Zeit nachher, wirklich mit eigenen Händen arbeiten, Blöcke beriemen, und anderen ähnlichen Vorrichtungen ſich unterziehen mußte, um einige kleine Fahrzeuge zum Dienſt herzurichten. Ein Angriff des Feindes um dieſe Zeit beſchleunigte jedoch in Etwas die Anſtalten der Regierung; denn am 1. Auguſt drang der Capitain Everard von der britiſchen Marine, an der Spitze einer Force, beſtehend aus den beiden genommenen Schaluppen, drei Kanonenbooten und verſchiedenen Batteaux, bis nach Plattsburgh vor, wo er eine ziemliche Menge von Vorräthen zerſtörte. Da Capitain M'Donough keine Force beſaß, um ſolchen Angriffen zu widerſtehen, ſo wurden Anſtalten getroffen, eine auszurüſten, welche deren Wiederholung verhindern ſollte, denn in Folge der Territorialeintheilung dieſes Sees, konnte der Krieg von amerikaniſcher Seite hier hauptſächlich nur vertheidigungsweiſe geführt werden.

In der Zwiſchenzeit wurden die Bemühungen auf dem Ontario fortgeſetzt. Eines der kleinen Fahrzeuge mußte beſtändig zwiſchen den Ducks und Kingſton kreuzen, um den Feind zu beobachten, da man wußte, daß er an Macht weit überlegen war. Zu Anfang Juni lief das britiſche Geſchwader bei Nacht aus und ging den See hinauf, wahrſcheinlich zum Transport von Truppen; aber Commodore Chauncey ſchloß ſehr richtig, daß die ſeiner Discretion anvertrauten wichtigen Intereſſen ihm eine Verfolgung verboten, bis ſein Geſchwader durch den erwarteten Zuwachs des Pike verſtärkt worden wäre, zu deſſen Vollendung alle nur möglichen Anſtrengungen gemacht wurden.

Am 14. Juni verließ die Lady of the Lake, unter Lieutenant W. Chauncey den Hafen zu einer Kreuzfahrt in der Nähe der Presque Inſel, um Vorräthe des Feindes aufzufangen, und am 16. nahm er den Schooner Lady Murray mit Vorräthen, Kugeln und ſonſtigem Kriegsbedarf. Dieſes Fahrzeug ſtand unter dem Befehl eines Fähnrichs mit fünfzehn Mann und die Geſammtzahl der Gefangenen belief ſich auf einundzwanzig Köpfe. Mr. Chauncey führte ſeine Priſe am 18. in den Hafen, wobei er das feindliche Geſchwader ganz in der Nähe paſſirte. Die Gefangenen berichteten, daß eine neue Brigg zu Kingſton von Stapel gelaſſen worden ſei.

Ungefähr um dieſe Zeit erſchien des Feindes Geſchwader, beſtehend aus dem Wolfe, Royal George,

Moira, Melville, Beresford, Sidney Smith, und einem oder zwei Kanonenbooten vor Oswego. Vorbereitungen wurden zu einer Landung einer Truppenabtheilung getroffen, aber da das Wetter ſtürmiſch zu werden drohte, ſo ſchob Sir James Yeo den Angriff auf und wandte ſich nach Weſten zu. Sodann ging er nach dem Geneſeefluß, wo er einige Vorräthe wegnahm und machte dann einen Angriff auf Great Sodus in der nämlichen Abſicht, die ihm aber nicht gelang, obgleich einige Gebäude verbrannt und etwas Mehl weggeführt wurde. Kurz zuvor war er in der Nähe der Küſte, weſtlich vom Niagara, erſchienen und hatte einige mit Vorräthen beladene Boote, welche der Armee gehörten, weggenommen. Zwei andere Fahrzeuge derſelben Beſtimmung hatten gleiches Schickſal.

Am 23. Juni langten 14 Kanonen und ein Theil des Takelwerks für den Pike im Hafen an, und am nächſten Tage machte Commodore Chauncey der Regierung den Vorſchlag, den Bau eines großen ſchnellſegelnden Schooners zu unternehmen. Dieſer Vorſchlag wurde angenommen und bald nachher der Kiel zu einem Fahrzeuge gelegt, das ſpäterhin den Namen Sylph erhielt und deſſen Größe nach der Natur des, zu ſeiner Ausrüſtung nöthigen Materials, welches ſich hauptſächlich am Orte ſelbſt vorfand, beſtimmt wurde.

Zu Ende des Monats Juni erſchien der erſte Transport der Leute für den Pike; er beſtand aus nur 35

Mann und kam am 29. im Hafen an. Dieſen folgten am 1. Juli 94 andere von Boſton. Man glaubte, daß mit Hülfe der Armee das Schiff mit dieſer Mannſchaft auslaufen könne. In Erwägung der im Allgemeinen mit dem Dienſte auf den Seen verbundenen Schwierigkeiten, ſollte der Widerwillen der Matroſen des Landes gegen den Dienſt auf dieſen Gewäſſern nicht überſehen werden. Daß die Stationen ungeſund ſeien, wußte man; der Dienſt war außerordentlich anſtrengend, verſchiedene Wintermonate mußten überſtanden werden, in einem ſtrengen Klima und in Hafen, welche keine der gewöhnlichen Annehmlichkeiten eines Seeports beſaßen; die Gelegenheiten zu Priſengelder waren zu unbedeutend, um in Betracht gezogen zu werden. Zu jener Periode der Geſchichte der Marine wurden die Leute für beſtimmte Schiffe angeworben und nicht für den Dienſt im Allgemeinen, wie jetzt, und es würde beinahe unmöglich geweſen ſein, tüchtige Seeleute für dieſen Dienſt aufzutreiben, hätte man nicht Mittel gefunden, Theile von Mannſchaften zu vermögen, ihren Offizieren von der Atlantiſchen-Küſte als Freiwillige zu folgen. Eine beträchtliche Anzahl war von der Conſtitution, nach ihrer Rückkehr von der braſilianiſchen Küſte, nach dem Ontario See geſchickt worden, und die Ankunft eines Theils der Mannſchaft des John Adams auf dem Erie See, iſt ſchon bereits erwähnt worden. Am 8. Juli langte der Capitain Crane von demſelben Schiffe an, und zwei Tage ſpäter folgten

die ſämmtlichen Offiziere und Leute dieſes Fahrzeuges, für welches eine neue Mannſchaft angeworben wurde. Dieſe zeitige Verſtärkung wurde gänzlich dem Madiſon zugetheilt, da dieſes Schiff beinahe von derſelben Größe und Stärke war, als jenes von welchem ſie kamen.

Am Nachmittage des 1. Ju'i, alſo vor der Ankunft dieſer wichtigen Verſtärkung, kam ein Ueberläufer an und berichtete, daß Sir James Yeo in der vergangenen Nacht Kingſton in zwanzig großen Booten und mit einer Abtheilung von 800 oder 1000 Mann verlaſſen habe, übergeſetzt und in Chaumont Bay, ungefähr ſieben Meilen vom Hafen gelandet ſei. Hier habe er ſich in den Wäldern gelagert und ſeine Boote unter Baumzweigen verſteckt, um in der folgenden Nacht einen Angriff auf das amerikaniſche Geſchwader auszuführen. Demnach wurden ſogleich Anſtalten für den bevorſtehenden Angriff getroffen, aber der Feind erſchien nicht. Am folgenden Morgen lief Commodore Chauncey mit den bereit ſtehenden Fahrzeugen aus und unterſuchte das Ufer, aber der Feind konnte nicht gefunden werden. Nach Sonnenuntergang kehrte er zurück und hielt die Fahrzeuge in Bereitſchaft für den Angriff. Noch immer ließ ſich der Feind nicht blicken. In derſelben Nacht und am folgenden Tage kamen noch fünf andere Ueberläufer an, welche alle die Ausſage des erſten beſtätigten, ſo daß es nun ſchien, als wenn das Unternehmen für die Nacht des 1. aufgegeben worden wäre, wegen der Deſertion des Mannes an

jenem Tage. Zu dieſer Zeit waren auf dem Pike 16 ſeiner Kanonen aufgeführt, und es iſt kaum zu bezweifeln, daß Commodore Yeo würde geſchlagen worden ſein, wenn er in ſeiner urſprünglichen Abſicht verharrt hätte. Am 3. Juli war der Reſt der Bewaffnung des Schiffes im Hafen angekommen.

In Kurzem fühlte ſich Commodore Chauncey ſtark genug, 130 Mann mit den nöthigen Offizieren nach dem oberen See abzuſchicken, und Capitain Perry erhielt Erlaubniß, ſeine Operationen gegen den Feind zu beginnen, ſobald er es für zweckmäßig fände. Immer noch war eine Anzahl der vorhandenen Leute, vom zehnten bis zum fünften Theil der ganzen Summe auf der Krankenliſte, und unter ihnen befand ſich Capitain Sinclair, Commandeur des Pike, nebſt ſämmtlichen Lieutenants, außer einem, und 60 Leuten dieſes Schiffes.

Am 21. Juli ging der Madiſon, unter Capitain Crane, in die Nähe von Kingſton, ſetzte ſich aber durch Signale mit dem Commodore in Verbindung, welcher letztere im Pike vor Anker liegen blieb, indeß das Schiff ſo ſchnell wie möglich befördert wurde. Am Abend deſſelben Tages lief es von dem Geſchwader begleitet aus, ſetzte nach dem nördlichen Ufer über und ſteuerte dann weſtlich. Der Wind war leicht, und die Fahrzeuge gelangten nicht eher als am 27. zur Mündung des Niagara. Hier wurde eine kleine Truppenabtheilung unter Oberſt Scott eingeſchifft, worauf das Geſchwader ſich nach dem

oberen Theil des Sees begab, um einen Angriff auf Burlington Bay zu unternehmen. Nachdem die Truppen und Marineſoldaten gelandet waren und man recognoscirt hatte, glaubte Oberſt Scott, daß der Feind für die ihm zu Gebot ſtehende Force zu ſtark und zu gut poſtirt ſei; deßhalb lichteten die Fahrzeuge und liefen hinunter nach York. Hier landete Oberſt Scott ohne Widerſtand und nahm den Platz in Beſitz. Eine bedeutende Menge Vorräthe, beſonders in Mehl beſtehend, wurden weggenommen, ſo wie auch 5 Kanonen nebſt etwas Pulver und Kugeln; eilf Boote, die zum Transport von Truppen gebaut waren, wurden zerſtört und einige Caſernen, nebſt anderen öffentlichen Gebäuden, verbrannt. Am 1. Auguſt ſchifften ſich die Truppen wieder ein und am 3. landeten ſie am Niagara. Am nächſten Tage wurde der Lieutenant Elliot mit den Meſſrs. Smith und Conklin, 8 Seecadetten und 100 Mann, hinauf nach Erie-See geſchickt, um ſich zum Dienſt bei Capitain Perry zu melden. Hierdurch wurde die Ordnung der Mannſchaft des Pike ſehr geſtört, und die Leute mußten auf's Neue ſtationirt werden.

Bei Tagesanbruch, am Morgen des 7., als das Geſchwader vor der Mündung des Niagara vor Anker lag, erblickte man des Feindes Force gegen Nordweſt und windwärts in der Entfernung von ungefähr ſechs Meilen, beſtehend aus zwei Dreimaſtern, zwei Briggs und zwei großen Schoonern. Sogleich lichteten die amerikani-

ſchen Fahrzeuge und verſuchteu, ſich dem Feinde windwärts zu nähern, indem die Conſtruction eines großen Theils der Force dieſen Vortheil in einem allgemeinen Treffen ſehr wichtig machte. Commodore Chauncey hatte bei dieſer Gelegenheit dreizehn Schiffe um ſich verſammelt, nämlich: den Pike, Madiſon, Oneida, Hamilton, Scourge, Ontario, Fair Americain, Governor Tompkins, Conqueſt, Julia, Growler, Aſp und Pert. Von dieſen waren die drei erſteren die einzigen, welche regelmäßig für den Krieg gebaut waren; die übrigen hatten keine Quarters, wie ſchon erwähnt worden, führten eine oder zwei Kanonen zum Drehen, und in einigen Fällen fünf oder ſechs andere auf der Seite. Die Schooner konnte man klüglicherweiſe nur auf Kartätſchenſchußweite in's Treffen bringen, da ihre Leute von Kopf bis zu Fuß blosgeſtellt waren. Auf der andern Seite waren die ſechs Schiffe des Feindes ſämmtlich für den Krieg gebaut worden, hatten dichte Quarters, und ihre Schooner beſaßen regelmäßige Bewaffnung für den Seekrieg. Dieſer Unterſchied in der Beſchaffenheit der reſpectiven Forcen machte es ſchwierig, ſie zu einem Treffen zu bringen, da keine der Parteien zu einem Gefechte geneigt war, das nur unter Umſtänden geſchlagen werden konnte, die der beſondern Art ihrer Bewaffnung nachtheilig ſein mußten. Der Umfang des Sees, welcher beim erſten Anblick die Vermeidung eines Treffens unmöglich ſcheinen läßt, war in der That einer ſolchen Abſicht günſtig, da die Entfernun-

gen ſo gering ſind, daß unter gewöhnlichen Umſtänden die retirirende Partie viel eher einen Hafen erreichen würde, als ſie der Feind zum Gefecht zwingen könnte. So viel man nun weiß, ſo handelten beide Commandeure unter ſehr genauen Verhaltungsbefehlen, weil man wußte, daß von der Herrſchaft über dieſen See großentheils das Glück des nördlichen Krieges abhing, und deshalb war keine der Parteien geſonnen, die Hoffnung darauf durch unnöthiges Wagen zu verſcherzen.

Bei der gegenwärtigen Gelegenheit jedoch war Com. Chauncey begierig, den Feind zur Schlacht zu bringen, indem er hinlängliches Vertrauen in ſeine Offiziere und Mannſchaften ſetzte, um zu glauben, daß durch ſie ſeine gemiſchte und ſehr vertheilte Force hinreichend ſtark genug ſein würde. Der Hauptvortheil des Feindes beſtand in der Einheit des Charakters ſeines Geſchwaders, wodurch es ihm möglich wurde, daſſelbe in guter Ordnung zu halten und es in concentrirten und gleichzeitigen Evolutionen zu bewegen, während die Bewegungen des beſten amerikaniſchen Schiffes von denen der ſchlimmſten Art geleitet wurden. Kurz, die Manöver des amerikaniſchen Geſchwaders, dieſen ganzen Sommer hindurch, liefern ein Beiſpiel zu jenem nautiſchen Prinzip, auf welches irgendwo eine Anſpielung verſucht wurde, um die Richtigkeit der Erhaltung von Einheit in den Verhältniſſen der Schiffe zu beweiſen. Der Pike und der Madiſon konnten es in der That nur allein mit Fahrzeugen von

gewöhnlichen Eigenſchaften aufnehmen, da der Oneida ſo ſchwerfällig war, daß das Flaggenſchiff häufig gezwungen wurde, ihn im Tau zu ſchleppen *).

Um 9 Uhr Morgens zog der Pike, als er dem Wolfe, dem anführenden Schiffe des Feindes, gegenüber gekommen war, ſeine Flagge auf und feuerte einige Kanonen ab, um die Schußweite derſelben zu probiren. Als er fand, daß die Kugeln zu kurz fielen, zog er ſich langſam zurück und lavirte auf die andere Seite; der hinterſte Schooner war nun ſechs Meilen entfernt. Der Feind zog ſich ebenfalls langſam zurück und folgte der Richtung des amerikaniſchen Geſchwaders, bis er ſich überzeugte, daß das leitende Schiff des Letztern ihm den Wind abge-

*) Dieſe Brigg war im Jahre 1808 regelmäßig für die Marine gebaut worden, und ihr Umfang war auf ungefähr 240 Tonnen Laſt, nach Zimmermanns Meſſung, berechnet, und dennoch ging ſie nicht tiefer im Waſſer als eine gewöhnliche Schaluppe von 80 Tonnen. Dies hatte man abſichtlich ſo eingerichtet, damit ſie in den Flüſſen des ſüdlichen Ufers einlaufen konnte, welche beinahe ſämmtlich Sandbänke enthielten. Es mag hier erwähnt werden, daß man zu mehrerer Dauerhaftigkeit des Oneida Salz angewendet hatte. Mr. Woolſey hatte nämlich entdeckt, daß die zwiſchen Oswego und Niagara im Salzhandel gebrauchten Schooners, welche meiſtentheils von nur halbtrockenem Holze gebaut worden waren, ſelten in den Böden faulten, und deßwegen ließ er die Brigg vom oberſten Boden an mit Salz füllen, und es iſt bekannt, daß ſie viele Jahre ſpäter noch unverdorben war. Das Holz dazu war in einem und demſelben Monate im Walde gehauen, geformt und in den Rahmen der Brigg gefügt worden.

winnen würde, worauf er ſogleich wandte und ſich nordwärts zurückzog. Sobald der Nachtrab der amerikaniſchen Linie weit genug voraus war, um in ſeine Spur zu fallen, wurde dem Geſchwader das Signal gegeben, noch einmal zu wenden und ſo viel Segel, wie möglich, zur Verfolgung beizuſetzen. Der Wind legte ſich nun allmählig, und gegen Sonnenuntergang war es ganz ſtille, ſo daß die Schooner ihre Ruder brauchen mußten. Als die Nacht anbrach, wurde das Signal zum Rückzug gegeben, um das Geſchwader zu verſammeln, indem man befürchtete, daß einige der kleinen Fahrzeuge abgeſchnitten werden möchten.

Während der Nacht kam der Wind aus Weſten und wehte in abgeſetzten heftigen Stößen. Alle Fahrzeuge waren ſchlagfertig und hatten viele Segel auf, um dem Feinde den Wind abzugewinnen, in der Abſicht, ihn am nächſten Morgen zum Gefecht zu zwingen. Nicht lange nach Mitternach hörte man ein rauſchendes Getöſe, und verſchiedene der Fahrzeuge ſpürten mehr oder weniger einen Windſtoß. Bald darauf beſtätigte es ſich, daß der Hamilton, unter Lieutenant Winter, und die Scourge, unter Mr. Osgood, verſchwunden ſeien. Der Pike ſprach darauf den Governor Tompkins, welcher dem Commodore berichtete, daß die vermißten Schooner während des Windſtoßes umgeſchlagen, und daß die ſämmtlichen Offiziere und Mannſchaften, mit Ausnahme von 16 der Letzteren, ertrunken wären. Man vermuthet als mit-

wirkende Urſache dieſes Unglücks, daß die zum Gefecht losgemachten und auf Rollen laufenden Kanonen, nebſt den auf dem Verdeck liegenden Kugeln, nach der Seite hinrollten, auf welche der Windſtoß die Fahrzeuge legte, und durch ihr Gewicht das Umſchlagen beſchleunigten. Dieſes Unglück lieferte den Beweis, wie untauglich dieſe Fahrzeuge zu dem ihnen beſtimmten Dienſte waren, da die beiden verlorenen obendrein noch für die allerbeſten im Geſchwader galten und zuſammen neunzehn Kanonen führten.

Das amerikaniſche Geſchwader legte nun bei, und bald nach Tagesanbruch zog der Feind die Beiſegel auf und näherte ſich, anſcheinlich in der Abſicht eines Gefechts. Als er noch etwas weiter als eine franzöſiſche Meile entfernt war, hielt er jedoch ein, und der Pike gab das Signal zum Wenden und Einhalten auf dieſelbe Art.

Nachdem Commodore Chauncey eine Zeitlang auf das Näherkommen der engliſchen Schiffe gewartet hatte, lief er ſeitwärts dem Lande zu, in der Hoffnung, wenn er am Nachmittage den Wind bekäme, welcher zu dieſer Jahreszeit, gewöhnlich vom ſüdlichen Ufer wehte, windwärts vom Feinde zu kommen. Es trat jedoch Windſtille ein und ſo erhielten die Schooners den Befehl, auf den Feind los zu rudern und ihn zum Gefecht zu zwingen. Während die letzteren dieſen Befehl auszuführen ſuchten, erhob ſich ein leichter öſtlicher Wind, worauf der Pike alsbald den Ontario in Tau nahm und gegen den Feind

lief. Der Vortrab des Schooners war bis auf 2 Meilen dem engliſchen Geſchwader nahe gekommen, als der Wind ſich plötzlich nach Weſten drehte, zum Vortheile des letzteren. Sir James Yeo kam nun herbei, in der Erwartung, die kleinen amerikaniſchen Fahrzeuge abzuſchneiden, ehe ſie von den Schiffen gedeckt werden konnten; aber die erſteren machten guten Gebrauch von ihren Rudern und hatten bald ihre vorige Stellung wieder eingenommen, worauf der Feind wendete und ſtill hielt.

Es wurde nun ſtürmiſch, und da die Leute, beinahe zwei Tage und Nächte lang, ſich ſchlagfertig gehalten hatten und der Feind augenſcheinlich keine Luſt zum Kampfe zeigte, außer unter den ihm ganz günſtigen Umſtänden in ſolchem Wetter, wie das neuliche Unglück genugſam bewies, ſo lief Commodore Chauncey ein und ankerte an der Mündung des Niagara. Es ſtürmte in ſtarken Windſtößen während der ganzen Nacht, aber da der Feind bei Tagesanbruch, nach Norden zu geſehen wurde, ſo lichtete das Geſchwader und ging auf ihn aus. Während dieſes ganzen Tages und der darauf folgenden Nacht, unter abwechſelnden Stürmen, leichten Winden und Windſtillen, nebſt fortwährendem Wechſel in der Richtung des Windes, verſuchten die amerikaniſchen Schiffe den Feind zur Schlacht zu bringen, aber vergebens. Jedoch am Morgen des 10., bei Tagesanbruch fand ſich Commodore Chauncey, der die Vorſicht gebraucht hatte, an das nördliche Ufer zu kommen, windwärts von dem Feinde, welcher S. W.

ſtand. Der Pike nahm nun den Aſp, und der Madiſon die Fair American in Tau, und das ganze Geſchwader hielt ſich entfernt mit der beſten Ausſicht den Feind zum Gefecht zu zwingen. Gegen Mittag, und ehe noch die Geſchwader in Schußweite ſich einander genähert hatten, drehte ſich der Wind W. S. W., zum Vortheil für den Feind. Während des ganzen Tages wurden eine Menge vergeblicher Verſuche zum Gefecht gemacht, aber gegen 5 Uhr Abends wurde der Feind von einer Windſtille am ſüdlichen Ufer überraſcht und das amerikaniſche Geſchwader näherte ſich ihm, mit einem leichten Winde von N. N. W. ſchnell. Um 6 Uhr wurde die Schlachtlinie, in einer Entfernung von 4 Meilen, geformt, obgleich der Wind ſehr ſchwach geworden war. Bis um 7 Uhr fuhren die Fahrzeuge fort ſich anzunähern, als ein friſcher Wind aus S. W. kam, und den Feind noch ein Mal windwärts brachte. Nach einigen Wendungen ſtanden die beiden Geſchwader nordwärts, unter wenig Segel, der Feind hinten zurück und Windwärts. Da nun Commodore Chauncey mit ziemlicher Beſtimmtheit ſahe, daß er mit Schiffen von ſo ungleicher Beſchaffenheit, den Engländern den Wind nicht abgewinnen konnte, während die letzteren dies zu verhindern ſuchten, ſo nahm er eine Schlachtordnung an, welche ganz beſonders geeignet war, ſie herbei zu ziehen, und wegen ihrer Vortheile und Anwendbarkeit Bewunderung verdient. Das amerikaniſche Geſchwader ſtellte ſich in zwei Linien auf, die eine windwärts von

der anderen. Die Linie auf der Windſeite beſtand durchaus aus den kleinſten Schooners und begriff in ſich, der Reihe nach wie ſie genannt ſind, von vorn nach hinten: die Julia, den Growler, Pert, Aſp, Ontario und die Fair American. Die Linie auf der Windabſeite enthielt in derſelben Ordnung, den Pike, Oneida, Madiſon, Governor Tompkins und den Conqueſt. Man hoffte, daß Sir James Yeo im Laufe der Nacht die Linie auf der Windſeite angreifen würde, und in der Abſicht, ihn herbei zu ziehen, wurden die Julia, der Growler, Pert und Aſp angewieſen, nachdem ſie ſo lange als rathſam wäre, gefochten hätten, ſich ſeitwärts weg zu ziehen und durch die Zwiſchenräume, welche zwiſchen den leitenden Schiffen der Windabſeite gelaſſen waren, durchzupaſſiren und ſich dann wiederum unter deren Schutz zu formiren, während der Ontario und die Fair American angewieſen waren, in die Linie der Windabſeite zu laufen und ſich hinter dem Conqueſt zu formiren. Nichts konnte einfacher und beſſer geplant werden, als dieſe Schlachtordnung, und es iſt unmöglich zu behaupten, wie der Erfolg ausgefallen ſein würde, wenn die Umſtände erlaubt hätten, ſie genau durchzuführen.

Um halb 11 Uhr Abends wendete der Feind und ſtand gegen das amerikaniſche Geſchwader, windwärts nach der Linie der Windſeite. Um 11 Uhr begann die Fair American, der hinterſte der Schooners in der Linie, zu feuern,

und da der Feind fortfuhr ſich zu nähern, ſo wurde das Gefecht nach ungefähr 15 Minuten zwiſchen ihm und der Linie auf der Windſeite allgemein. Um halb 12 Uhr gingen alle im Gefecht begriffenen Schooner, dem Befehl gemäß, ab, mit Ausnahme der beiden vorderſten, welche, in der Hoffnung, den engliſchen Schiffen den Wind abzugewinnen, ſich wendeten. Dieſe unglückliche Abweichung von der vorgeſchriebenen Schlachtordnung veränderte den Stand der Dinge gänzlich, indem Sir James Yeo, anſtatt den Schooner abwärts zu folgen, wie man erwartet hatte, ſeinen Wind in der Abſicht hielt, die beiden, welche ſich getrennt hatten, abzuſchneiden. Commodore Chauncey ließ nun die Segel etwas braſſen, und wich zwei Punkte ab, in der Hoffnung, den Feind von den Schiffen nach windwärts abzuziehen; aber die Engländer wechſelten nur ein Paar Kugeln mit dem Pike im Vorbeipaſſiren und ſetzten die Verfolgung der beiden Schooners fort. Das amerikaniſche Geſchwader wendete auf der Stelle, mit der doppelten Abſicht, ihre Gefährten zu decken und zum Gefecht zu kommen. Da aber die Jagd mit dem Winde ſtand, ſo war es unmöglich die getrennten Fahrzeuge zu decken, welche die engliſchen Schiffe bald unter ihrem Feuer hatten, worauf jene natürlicher Weiſe die Flaggen ſtrichen.

Die genommenen Fahrzeuge waren, der Growler, unter Lieutenant Deacon, und die Julia, unter Mr.

Trant. *) Ehe ſie ſich ergaben, erlitten ſie einigen Verluſt, indem ſie den begangenen Fehler durch ihr braves

---

*) James Trant war ein Steuermeiſter in der Marine von der Zeit ihrer Entſtehung bis zum Ende des Krieges von 1812. Er war ein Irländer von Geburt, und kam, wie man glaubt, im Jahre 1781 mit Capitain Barry in der Alliance, von 32 Kanonen, oder während der Paſſage, in welcher jenes Schiff den Trepaſſy und die Atalanta nahm, nach Amerika. Wenigſtens erwähnen die Journale jener Tage, daß ein Mr. Trent (ſo wird nämlich der Name ausgeſprochen), ein iriſcher Freiwilliger, den Capitain Barry bei dieſer Gelegenheit begleitet habe. Nur wenige Perſonen haben zu ſo vielen Sagen in der Marine Anlaß gegeben, als Mr. Trant. Seine Sonderbarkeiten waren eben ſo auffallend, als ſeine nautiſchen Eigenthümlichkeiten und ſeine Tapferkeit. Sein ganzes Leben verbrachte er auf oder in der Nähe von Schiffen, und ſeine Vorurtheile und Gewohnheiten waren ſo durchaus ſeemänniſch, wie ſelbſt jene des Pipes. Gegen England und gegen die Engländer hegte er bis zum letzten Augenblick einen unüberwindlichen Haß, welcher ſich, wie es ſcheint, wegen des an Irland begangenen Unrechts, ſeinem Gemüthe eingeprägt hatte Man hielt ihn gewöhnlich für einen hartherzigen Mann mit Neigungen zur Grauſamkeit, aber ſein Leben iſt nicht ohne einige der feinſten Züge der menſchlichen Natur. Man könnte ein ganzes Buch von ſeinen Sonderbarkeiten und Meinungen anfüllen. Er war in vielen Gefechten geweſen, wo er ſich immer durch Entſchloſſenheit und Furchtloſigkeit ausgezeichnet hatte. Dieſe letztere war auch die Schuld ſeiner Gefangennehmung. Gegen das Ende eines ſiebenzigjährigen Lebens erhielt er die Anſtellung als Lieutenant, eine Ehre, die ihn für alle erlittene Noth und überſtandene Gefahren zu tröſten ſchien. Er ſtarb einige Jahre nach dem Kriege in Philadelphia, wie man ſagt, mit einem Paar Piſtolen unter dem Kopfkiſſen, um die Doctoren von ſich zu ſchrecken. Ebenſo ſagt man, daß er befohlen habe, ſeinen Leichnam in's blaue Waſſer zu tragen und ihn in den Ocean zu begraben.

Benehmen, mit welchem ſie bis zum Letzten aushielten, einigermaßen wieder gut machten. Es war die Meinung des Commodore Chauncey, daß dieſe Schooner durch den zu weit getrieben Eifer ihrer Commandeurs verloren gingen, indem ſie erwarteten, daß eine allgemeine Schlacht beginnen werde, und daß ſie, wenn ſie den Wind gewännen, von mehr Nutzen ſein würden, als wenn ſie auf der Windabſeite aufgeſtellt wären. Der Erfolg zeigte die Nothwendigkeit der vollkommenen Uebereinſtimmung in den Evolutionen der Schiffe, und die Tugend des unbedingten Gehorſams. Ein jedes der von dem Feinde genommenen Fahrzeuge führte 2 Kanonen und hatte eine Mannſchaft von ungefähr 40 Seelen. Der Feind erlitt einigen Schaden in dem Segel- und Tauwerk, durch das Feuer der Schooner, aber das amerikaniſche Geſchwader, die Julia und den Growler ausgenommen, erlitt keine Beſchädigung, die der Erwähnung werth wäre. Der Growler hatte einen Todten, verlor das Bugſpriet und war ſonſt ſehr beſchädigt, ehe er die Flagge ſtrich.

Der Pike, welcher eine Zeitlang die ganze Kraft ſeiner Segel benutzt hatte, fand nun, daß er ſich von dem Reſt des Geſchwaders trenne, ohne alle Hoffnung, die beiden Schooner zu retten; er vereinigte ſich demnach mit den andern Fahrzeugen und formirte die Schlachtlinie auf's Neue. Der Feind zeigte ſich bei Tagesanbruch in weiter Entfernung windwärts, bei ſtarkem Winde. Die kleinen Fahrzeuge fingen nun an, außerordentlich zu

ſtampfen, und man mußte der Sicherheit wegen zwei der ſchwerfälligſten in den Niagara ſchicken.

Da der Wind immer mehr zunahm, ſo entſchloß ſich der Commodore, mit dem Reſt der Fahrzeuge in den Geneſee-Fluß einzulaufen; weil aber der Madiſon und der Oneida nicht einmal für einen Tag länger Proviſionen an Bord hatte, ſo ſteuerte er nach dem Hafen, wo er nicht vor dem 13. ankam, da der Wind ſich gelegt hatte, ehe er einlief.

Aus den Operationen dieſer angeſtrengten Woche ließ ſich leicht der Schluß ziehen, daß der Feind die Schlacht zu vermeiden ſuchte, wenn ſie nicht unter ihm allein günſtigen Umſtänden herbeigeführt werden konnte. Obgleich der Pike höchſtwahrſcheinlich der beſte Segler auf dem See war und der Madiſon beinahe, wenn nicht ganz, den beſten Schiffen des Feindes gleich kam, ſo waren dieſe beiden Fahrzeuge doch viel zu ſchwach, um ſich allein mit dem britiſchen Geſchwader in ein Gefecht einzulaſſen, denn die übrigen der amerikaniſchen Fahrzeuge verdienten durchaus nicht, zur Claſſe der Kreuzer gezählt zu werden. Als ein Geſchwader war die engliſche Force viel ſchneller, als die amerikaniſche, welches ein Beiſpiel lieferte, daß die beſten Schiffe einer Flotte in dieſer Hinſicht zu den ſchlechteſten herabſinken müſſen. Die Engländer kannten die Wahrheit dieſes Princips ſo gut, daß ſie ihre Priſen ihrem Geſchwader nicht beifügten, ſondern dieſelben, nachdem ſie entwaffnet waren, in Transporte verwandelten.

Man weiß nun, daß Sir James Yeo, durch die ihm vorgeſchriebenen Inſtructionen, ſtreng an die von ihm befolgte Art der Kriegsführung gebunden war; denn man fühlte wohl, daß bei der beſonderen Lage der Canadas, ein in die Länge gezogener Kampf wohl noch beſſer ſei, als eine poſitive Niederlage.

Achtes Kapitel.

Krankheiten in dem amerikaniſchen Geſchwader. — Commodore Chauncey am Niagara. — Eigenthümliche Bewaffnung des Sylph. — Beförderungen. — Gefecht. — Das engliſche Geſchwader in York Bai. — Sir James Yeo's Entſchluß zur Schlacht. — Sein Rückzug. Discretion des Commodore Chauncey. — Schaden, welchen der Pike erlitt. — Das engliſche Geſchwader vor Anker. — Wegnahme britiſcher Fahrzeuge. — Commodore Chauncey's Wunſch, Kingſton anzugreifen. — Einſtellung der Operationen auf dem Ontario-See. — Die Klugheit des Sir James Yeo. — Glücklicher Erfolg der amerikaniſchen Unternehmungen auf den Seen. — Ungegründetes Mißvergnügen. — Commodore Chauncey's Verdienſte.

Man wußte wohl, daß der Feind immer noch mit Bauen beſchäftigt war, aber ſeine außerordentliche Wachſamkeit und der angenommene Gebrauch, die Namen der Schiffe zu wechſeln, machten es ſehr ſchwierig, genaue Nachrichten über den Stand ſeiner Flotte zu erhalten. Ein ſchöner großer Schooner, den Oneida an Größe und Model übertreffend, war einige Zeit zuvor im Hafen angefangen worden, und war nun beinahe ſo weit fertig, um von Stapel gelaſſen zu werden.

Die Krankheiten unter den Leuten des amerikaniſchen Geſchwaders nahmen noch nicht ab; der Madiſon insbeſondere hatte mehr als den dritten Theil ſeiner Mannſchaft auf des Doctors Liſte, als er zur nächſten Kreuzfahrt auslief. Durch den Verluſt der vier Schooners waren dem Geſchwader mehr als einhundert nnd fünfzig Leute entzogen worden und außerdem waren Viele zum Dienſte unfähig. Als daher Commodore Chauncey bei ſeiner letzten Rückkehr zum Hafen, mit der Lady of the Lake zuſammen traf, welche einen Transport von fünfzig Marineſoldaten an Bord hatte, um dieſelben, den Niagara hinauf, dem Capitain Perry auf den oberen See zuzuführen, ſo nahm er dieſelben auf ſeine Schiffe für ſeinen eigenen Gebrauch, wodurch jener Offizier zu der Maßregel gezwungen wurde, deren Stelle mit Freiwilligen von der Armee auszufüllen.

Ohne jedoch auf das neue Fahrzeug zu warten, nahm Commodore Chauncey Proviſionen auf fünf Wochen ein und ging noch am Tage ſeiner Ankunft auf eine andere Kreuzfahrt aus. Am 16. befand ſich das Geſchwader am Niagara und entdeckte an dieſem Tage den Feind, im Ganzen aus acht Segeln beſtehend. Es erfolgten nun einige Manövers, um den Wind zu gewinnen, aber da es ſtürmiſch zu werden anfing, ſo liefen die Fahrzeuge nach der Mündung des Geneſee und ankerten. Dies war eine andere von den üblen Folgen, welche die Beibehal-

tung der kleinen Schooner für das Geſchwader hatte da eine nur etwas unruhige See ſie zwang, wegen der ſchweren Kanonen, die ſie führten, in einem ſolchen Grade zu ſtampfen, daß ſie in Sicherheit gebracht werden mußten. Der Wind wurde jedoch ſo heftig, daß das ganze Geſchwader lichten und ihm entgegen ſtehen mußte, während es unter wenig Segeln den See hinab getrieben wurde. Der Feind war anſcheinlich ebenfalls von dem Winde her getrieben worden, denn man ſah ihn vor Anker bei den Falſe Ducks, als dieſe Inſeln zu Geſicht kamen. Da die Fair American und die Aſp nach dem Niagara wegen Dienſtſachen geſchickt worden waren, ſo beſtand das amerikaniſche Geſchwader bei dieſer Gelegenheit aus dem Pike, Madiſon, Oneida, Tompkins, Conqueſt, Ontario, Pert und Lady of the Lake, welche letztere keine Bewaffnung zu einem allgemeinen Treffen beſaß. Man erwartete nun, daß der Feind zur Schlacht geneigt ſein würde, und deßhalb machten ſich die Fahrzeuge ſchlagfertig. Der Wind drehte ſich jedoch wiederum ſo, daß das engliſche Geſchwader windwärts ſtand; aber durch große Segelkraft vermochten die amerikaniſchen Fahrzeuge ſich dennoch anzunähern, als auf einmal der Feind ſich hinter die Inſeln zog und, wie man glaubte, nach Kingſton ſeinen Weg nahm. Der Wind verſtärkte ſich immer mehr und da die Schooner wirklich in Gefahr kamen, zu ſinken, ſo ſteuerte Commodore Chauncey nach dem Hafen, wo er am 19. des Monats ankam.

Das neue Schiff, welches wie ein Schooner getakelt war und den Namen Sylph bekommen hatte, war am Tage vorher vom Stapel gelaſſen worden. Es erhielt eine ſonderbare Bewaffnung, denn in jener Wildniß wurden häufig die Materialen genommen, welche man gerade haben konnte, anſtatt deren, welche eigentlich nöthig waren. Vier lange Zweiunddreißiger ſtanden auf Drehgeſtellen zwiſchen den Maſten und ſechs Sechspfündner befanden ſich auf den Seiten. Da man erwartete, daß dieſes Fahrzeug ein guter Segler ſein würde, ſo hoffte man, mit deſſen ſchweren Kanonen dem Feinde einige Sparren wegzunehmen und eine allgemeine Schlacht herbeizuführen. Die außerordentliche Geſchicklichkeit des Baumeiſters verdient die Erwähnung, daß dieſer Schooner in ein und zwanzig Werktagen, nach der Legung des Kiels, ſchon auf dem Waſſer ſchwamm.

Die Beſtallungen der vor einiger Zeit beförderten Offiziere waren nun im Hafen angelangt, und Lieutenant Commodore Woolſey wurde, mit ſeinem neuen Range auf den Sylph verſetzt; Lieutenant Thomas Brown, der Offizier, welcher ſich bei der Landung bei Fort George ſo ausgezeichnet hatte, erſetzte jenen auf dem Oneida. Die Beſtallung als Steuermeiſter und Commandeur wurde ebenfalls dem Mr. Elliott nach dem Erieſee zugeſchickt, der zur Belohnung wegen der Wegnahme der beiden Briggs im vorigen Herbſte vor vielen anderen Lieutenants befördert wurde. Capitain Trenchard verließ die Station

wegen Kränklichkeit. Auch der Capitain Perry verlangte um dieſe Zeit ſeines Commandos auf den obern Seen überhoben zu werden, wegen der ſchlechten Beſchaffenheit der unter ihm ſtehenden Mannſchaften und Fahrzeuge. Es bedarf in der That der Bemerkung, daß auf ſämmtlichen Seen Mangel an Leuten war, weil die atlantiſchen Matroſen einen Widerwillen gegen dieſen Dienſt hatten, da es ihnen bekannt war, daß alle, welche von der Meeresküſte auf dieſe Gewäſſer kamen, ſich durch Krankheit an das Klima zu gewöhnen hatten. Aus den offiziellen Berichten jener Zeit erſieht man, daß beinahe immer einer von ſechs Leuten, und auf einigen der Fahrzeuge eine verhältnißmäßig größere Anzahl, wegen Krankheit am Ufer gelaſſen werden mußte. Der Madiſon hatte in dieſer Jahreszeit einmal den Fall, daß von ſeiner Mannſchaft von ungefähr zweihundert Mann achtzig, alſo beinahe die Hälfte ſeiner Leute, auf der Krankenliſte waren.

Am 28. Auguſt lief Commodore Chauncey wieder aus. Seine Force beſtand aus dem Pike, Madiſon, Sylph, Oneida, Tompkins, Conqueſt, Ontario, Pert und Lady of the Lake, neun Segel im Ganzen, von denen viere zum Kreuzen gebaut waren, obgleich der Sylph zum nahen Gefecht nicht taugte; viere waren die ſo oft erwähnten Kauffahrtei-Schooners und das letzte war ein Fahrzeug zum Aufpaſſen.

Der Feind wurde vor dem 7. September nicht geſehen, wo man Schiffe, als das Geſchwader gerade am

Niagara vor Anker lag, nahe bei und windabwärts erblickte. Das Signal zum Lichten wurde ſogleich gegeben und nachdem der Pike, Madiſon und Sylph jeder einen Schooner in Tau genommen hatte, wurden die Segel zur Jagd gerichtet. Der Feind ſteuerte gegen Norden zu und das amerikaniſche Geſchwader verfolgte das engliſche ſechs Tage lang, um es zum Gefecht zu zwingen, aber vergeblich. Am **11.** September wurde der Feind am Geneſee von einer Windſtille überfallen, als gerade die amerikaniſchen Fahrzeuge einen leichten Wind erhielten, ſo daß ſie ſich dem engliſchen Geſchwader auf Schußweite nähern konnte, ehe dieſes vom Winde erreicht wurde. Ein laufendes Gefecht, das länger als drei Stunden dauerte, war die Folge; aber da der Feind beſſer ſegelte, ſo entkam er, indem es dem amerikaniſchen Commandeur nicht möglich war, ſich mit mehr als zweien ſeiner Fahrzeuge, wegen der ſonderbaren Bewaffnung des Sylph, in ein eigentliches Gefecht einzulaſſen. Der Feind hatte mehrere volle Lagen vom Pike erhalten und erlitt einen ziemlichen Verluſt und hatte, nach ſeinem eigenen Bericht, einen Offizier und zehn Mann an Todten und Verwundeten. Der Pike erhielt einige Kugeln im Rumpf und andere unbedeutende Beſchädigungen, aber von der Mannſchaft wurde Niemand verletzt. Die Fair American und der Aſp hatten ſich noch vor dieſer Affaire mit Commodore Chauncey vereinigt. Am **12.** lief Sir James Yeo in Amherſt-Bai ein, wohin ihm die Amerikaner, wegen ihrer

Unbekanntſchaft mit den dortigen Untiefen, nicht folgen konnten. Man vermuthet, daß der engliſche Commodore ein Gefecht bei dieſer Gelegenheit deßhalb vermieden habe, weil das Waſſer ruhig war, indem es in ſeinem Plane lag, ſeinem Feind nur bei ſtürmiſchen Wetter, wo die amerikaniſchen Schooner gänzlich unbrauchbar waren, zum Gefechte zu bringen.

Commodore Chauncey blieb in der Nähe der Ducks bis zum 17., wo es dem engliſchen Geſchwader gelang nach Kingſton zu entkommen, worauf er wegen Depeſchen und Vorräthen in den Hafen einlief. Am nächſten Tage lief er jedoch wieder aus, und am 19. wurde der Feind in der Gegend der Ducks geſehen. Man nahm jetzt aber keine Notiz von ihm, ſondern das Geſchwader ſegelte den See hinauf, in der Hoffnung, daß die Engländer folgen würden und auch in der Abſicht, eine Truppen-Brigade herabzubringen, da ſich eine Diviſion der Armee in Sackett's Harbour concentrirte und ſich vorbereitete den St. Lawrence hinabzugehen, um einen Angriff auf Montreal zu machen.

Nach ein oder zwei Tagen erreichte das Geſchwader den Niagara und ankerte. Hier hörte es das Gerücht, daß auf den oberen Seen ein allgemeines und entſcheidendes Treffen zwiſchen der engliſchen und amerikaniſchen Force geliefert worden ſei. Am 26. September erhielt man die Nachricht, daß Sir James Yeo mit ſeinem ganzen Geſchwader zu York wäre, und am Morgen des

27. wurde die Lady of the Lake hinüber geſchickt, um dies auszukundſchaften. Als ſie an demſelben Abend mit der Beſtätigung dieſer Nachricht zurückkehrte, ſo lief das Geſchwader auf der Stelle aus. Wegen des Windes, der Dunkelheit der Nacht und des ſchlechten Segelns ſo vieler der Fahrzeuge, konnte aber das Geſchwader nicht eher als am 28. um 8 Uhr Morgens in Linie kommen, wo dann der Pike, Madiſon und Sylph, jeder wie gewöhnlich einen Schooner in Tau nahm und nach dem nördlichen Ufer ſteuerte.

Bald entdeckte man das engliſche Geſchwader unter Segel in York Bay und ſogleich nahmen die amerikaniſchen Fahrzeuge ihre Richtung dorthin. Glücklicherweiſe hatten ſie, da der Wind ziemlich ſtark aus Oſten wehte, den Vortheil deſſelben. Sobald der Feind bemerkte, daß ſich die amerikaniſchen Schiffe näherten, änderte er ſeinen Curs und dehnte ſich auf dem See aus, um Raum zum Manövriren zu gewinnen; Commodore Chauncey aber formirte ſeine Linie und ſteuerte gerade auf deſſen Centrum los. Als das amerikaniſche Geſchwader ungefähr noch eine franzöſiſche Meile entfernt war, zogen ſich die engliſchen Schiffe mit vollen Segeln und mit dem Winde ſüdwärts. Das erſtere folgte derſelben Richtung, um gleichen Curs mit dem Feinde zu halten, und ſobald dies bewerkſtelligt war, ſegelte es ſeitwärts ab, um mit ihm zuſammen zu treffen.

Nun blieb dem Feind keine Wahl übrig; er mußte

entweder vor dem Winde her die Flucht ergreifen, welches ſattſam bewieſen haben würde, welche Partei ein allgemeines Treffen ſuchte und welche es vermied, oder er mußte das Gefecht von den Amerikanern beginnen laſſen; denn obgleich Sir James Yeo bisher mit der größten Behutſamkeit manöyrirt hatte, um ein entſcheidendes Treffen zu vermeiden, ſo wollte er doch immer den Anſchein behalten, als gehe er darauf aus, wahrſcheinlich in der Abſicht, die Colonieen zu ermuthigen; aber ein Rückzug in dieſem Augenblick würde einer Flucht zu ähnlich geſehen haben, um eine Entſchuldigung zuzulaſſen. Das amerikaniſche Geſchwader war ziemlich vertheilt, wegen des großen Unterſchiedes in der Schnelligkeit des Segelns ſeiner Fahrzeuge, indem der Pike den übrigen ſeiner Gefährten bedeutend voraus war. Als das Signal zum nahen Angriff gezeigt wurde, hatte der Governor Tompkins verſchiedene der größeren Fahrzeuge paſſirt und war zunächſt hinter dem Commodore, während der Madiſon, welcher einen der ſchweren Schooner im Tau ſchleppte, verhindert war, ſo nahe zu kommen, als erwünſcht geweſen wäre. Auch der Oneida zeigte jetzt ſeine ſchlimmſten Eigenſchaften, indem alle Anſtrengungen ſeines braven Commandeurs, Lieutenant Commodore Brown, vergeblich waren, ihn ſo ſchnell als nöthig war, vorwärts zu bringen. Unter dieſen Umſtänden entſchloß ſich Sir James Yeo, welcher bemerkte, daß ſeine zwei hinterſten Schiffe in Gefahr waren und daß er

einige Hoffnung hatte, den Nachtrab der amerikaniſchen Linie, welche ziemlich weit ausgedehnt war, abzuſchneiden, ſeinen Curs zu ändern und das Treffen zu riſciren.

Demgemäß begannen die engliſchen Schiffe, zehn Minuten nach Mittag, in Reihenfolge zu wenden, während der Pike ſich ſchnell ſeitwärts wegzog, um dem Centrum des Feindes näher zu kommen. Sobald die zwei oder drei leitenden Schiffe des Feindes, unter welchen ſich der Wolfe und der Royal George befanden, gewendet hatten, eröffneten ſie ihr Feuer einige Minuten lang auf den Pike, bevor dieſer es erwiederte; als er aber nahe genug gekommen war, eröffnete er ſein Feuer ebenfalls. Der Pike wurde bei dieſer Gelegenheit nicht nur ganz vortrefflich geleitet, ſondern ſein Feuer war gewiß auch ſo ſcharf, als es je aus der Seite eines Schiffes von ſeiner Stärke gekommen war. Zwanzig Minuten lang lag er den ſchwerſten Schiffen des Feindes gegenüber, ohne, mit Ausnahme der Aſp, welchen Schooner er im Tau ſchleppte und des Governor Tompkins, von irgend einem Fahrzeuge des Geſchwaders nur etwas unterſtützt zu werden. Das letztere Schiff wurde bei dieſer Gelegenheit von dem Lieutenant W. C. B. Finch*) vom Madiſon mit einer Tapferkeit geführt, welche dieſem jungen Offizier großes Lob erwarb; er behauptete ſtandhaft ſeine ſo muthig eingenommene Station und unter-

*) Jetzt Capitain W. C. Bolton.

hielt ein heftiges Feuer, bis ſein Fahrzeug vom Feinde ſo verſtümmelt war, daß es zurückbleiben mußte. Als der Rauch, während einer Pauſe in dieſem hitzigen Treffen, ſich zertheilt hatte, fand es ſich, daß der Wolfe ſeine Haupt- und Beſan-Topmaſten, und die Raa des Schönfahrſegels verloren und noch anderen Schaden erlitten hatte. Auf dieſe gefährliche Art verletzt, mußte er ſich mit Hülfe aller Segel, welche die Vorderraaen nur tragen konnten, vor dem Winde zurückziehen. In dieſem Augenblick kam der Royal George zur Deckung des engliſchen Commodore herbei, welcher ſich windabwärts durch ſeine eigene Linie zog, um ſeinen Rückzug zu bewerkſtelligen. Es kann nicht bezweifelt werden, daß dieſe zeitige und kluge Bewegung des Sir James Yeo ſein Geſchwader rettete, denn wäre er ſo lange geblieben, bis der Madiſon und Oneida ihre Karthaunen anwenden konnten, ſo würde ſeine ganze Force verloren geweſen ſein.

Einige Minuten vor 1 Uhr Nachmittags zog ſich der Feind zurück und der Pike gab ſogleich das Signal zur allgemeinen Verfolgung. Während der Feind ſich windabwärts zog, hielt ſich der Royal George fortwährend quer vor des engliſchen Commodores Stern und feuerte ſeine volle Lagen mit einer Geſchicklichkeit ab, welche die laute Bewunderung der amerikaniſchen Flotte erregte. Der Commandeur dieſes Schiffes war der Capitain Mulcaſter, der ſich durch ſeine, bei dieſer Gelegenheit bewie-

ſene Tapferkeit und geſchicktes Benehmen, die volle Achtung ſeiner Feinde erwarb.

Als das engliſche Geſchwader ſich zurückzog, folgten ihm die amerikaniſchen Fahrzeuge und unterhielten ein heftiges Feuer mit allen Kanonen, welche den Feind erreichen konnten. Es zeigte ſich nun, daß die Bewaffnung des Sylph für dieſen Dienſt ganz untauglich ſei, indem die Kanonen zwiſchen den Maſten zu wenig Raum hatten, um mit Freiheit und Schnelligkeit bedient zu werden, beſonders während der Verfolgung. Durch dieſen Umſtand war er, ungeachtet ſeiner Größe und ſeines guten Segelns, von kaum größerem Nutzen als die kleineren Schooners.

Nach einer Verfolgung von ungefähr zwei Stunden, in welcher Zeit das Geſchwader bis beinahe zum oberen Ende des Sees gelaufen war, wo der Feind einen Hafen zu Burlington Bay beſaß, gab Commodore Chauncey das Signal zum Einhalten, indem er fand, daß die engliſchen Schiffe die meiſten der ſeinigen überſegelten, und nahm hierauf ſeine Richtung nach dem Niagara. Dieſer Schritt iſt ſchon oft als unnöthig und zwecklos getadelt worden, da der Feind wirklich geſchlagen worden war und ohne Zweifel gänzlich hätte vernichtet werden können, wenn man ihn in die Enge getrieben hätte. Uebrigens waren die Motive, welche den amerikaniſchen Befehlshaber leiteten, durch jene Discretion und Ueberlegung erzeugt worden, welche zu den höchſten Vorzügen

eines Offiziers gezählt werden und die ihn fortwährend auszeichneten, ſo lange der anſtrengende und verantwortliche Dienſt während dieſes Krieges ſeiner Aufſicht anvertraut war. Der Wind war im Zunehmen und bald darauf verwandelte er ſich in einen öſtlichen Sturm, ſo daß beide Geſchwader, wenn ſie ſich in ein Gefecht einließen, ſich der höchſt wahrſcheinlichen Gefahr ausſetzten, an's Land geworfen zu werden, da ſich nur eine Rhede vor den Höhen von Burlington befand, nach welcher der Wind damals hinſtrich.

Da es unbekannt war, daß der Feind an jenem Punkte eine bedeutende Landmacht beſaß, ſo mußten alle, die an's Land geworfen wurden, nothwendigerweiſe in ſeine Hände fallen; und wäre es ihm auch nur gelungen, eines oder zwei der kleinen Fahrzeuge abzuſchneiden, ſo hätte ihm dies die Herrſchaft über den See verſchaffen müſſen. Dagegen befand ſich das amerikaniſche Geſchwader, durch das Einlaufen in den Niagara, in der Stellung, den Rückzug des Feindes, der ſich nun in einem cul-de-sac befand, abzuſchneiden, und wollte man beſſere Witterung abwarten, ſo konnte er ſogar, wenn es rathſam gefunden wurde, unter weit günſtigeren Umſtänden vor Anker angegriffen werden. Außer dieſen Gründen, welche einem Befehlshaber von Ueberlegung und Urtheilskraft wichtig ſein mußten, hatte der Pike eine oder zwei Kugeln unter der Waſſerlinie erhalten, wodurch ein unabläſſiges Pumpen nöthig wurde, welche Arbeit, verbunden

mit den Mühſeligkeiten eines Treffens, die Kräfte der Schiffscompagnie endlich aufreiben mußte. Dazu beſaß der Feind auch noch Batterien, welche den Ankergrund beſtrichen, und würde gewiß mehrere errichtet haben, wenn die Amerikaner eingelaufen wären.

Der Sturm dauerte bis zum Abend des 31., aber der Wind blieb noch mehrere Tage länger öſtlich. Während dieſer Zeit beſprach ſich Commodore Chauncey mit dem zu Niagara commandirenden General, der die Beobachtung des Sir James Yeo für wichtiger hielt als die beabſichtigte Begleitung der Transporte den See hinab, und da dieſe Meinung mit der des commandirenden Seeoffiziers übereinſtimmte, ſo wurden die Truppen eingeſchifft und ſo ſchnell, als die Transporte fertig werden konnten, abgeſchickt, während das Geſchwader in Bereitſchaft blieb den Feind abzuſchneiden, ſo bald er es wagen würde, ſeine Richtung nach Weſten zu nehmen.

Der Pike hatte in dem Gefecht am 28. September bedeutend gelitten, ſowohl im Rumpfe, als auch in der Höhe, indem er das Feuer des Feindes am längſten ausgehalten hatte. Schon zu Anfang des Treffens verlor er ſeinen oberſten Hauptmaſt; ſein Bugſprit, Fockmaſt und Hauptmaſt waren ſämmtlich bleſſirt, Tau- und Segelwerk ziemlich zerfetzt und der Rumpf öfters getroffen worden, zwei oder drei Mal unter der Waſſerlinie, wie ſchon erwähnt. Von ſeiner Mannſchaft waren nur fünf Perſonen von feindlichen Kugeln getödtet oder verwundet

worden, obgleich durch das Zerſpringen der Kanone im Steuerbordbug zwei und zwanzig Mann umkamen oder gefährlich verwundet wurden. Der oberſte Theil des Vorderkaſtells war durch dieſe Exploſion weggeriſſen und deſſen Drehkanonen dadurch für den übrigen Theil des Tages unbrauchbar geworden. Vier andere Kanonen hatten an der Mündung Riſſe bekommen und wurden deßhalb nur mit Mißtrauen bedient. Der Madiſon erhielt einige leichte Beſchädigungen, und der obere Hauptmaſt der Oneida war ſehr gefährlich verletzt; auf beiden Fahrzeugen war jedoch Niemand verwundet worden. Der Governor Tompkins verlor den Fockmaſt. Auf feindlicher Seite hatten der Wolfe und Royal George am meiſten gelitten, und man glaubt, daß das erſtere Schiff ſehr viele Menſchen verlor. Auch wird als Thatſache angenommen, daß zwei der kleinſten Fahrzeuge des Feindes die Flagge ſtrichen, aber da der Pike zu begierig war, mit dem Wolfe zum Handgemenge zu kommen, ſo nahm er keine Notiz davon.

Da ſich nun der Wind am 2. weſtlich drehte, und auch der letzte Transport mit Truppen den See hinunter gegangen war, ſo lichtete das Geſchwader und dehnte ſich aus, um den Feind aufzuſuchen. Um 10 Uhr Morgens ſah man ihn mit beigeſetzten Nebenſegeln, abwärts ſteuernd. Aber ſobald ſich die amerikaniſchen Fahrzeuge blicken ließen, wich er aus und ſetzte die Segel, um fern zu bleiben. Im Laufe des Tages hatten die engliſchen

Schiffe den amerikaniſchen den Vorſprung abgewonnen, und am 3., bei Tagesanbruch, ſah man ſie vor Anker, nahe bei einer Inſel zwiſchen dem Zwölf- und Zwanzig-Meilen-Bache. Der Wind war während des ganzen Tages heftig, ſo daß ſich beide Geſchwader windwärts drehten und der Feind nach Sonnenuntergang beinahe die Richtung nach dem obern Ende des Sees hatte. Die Nacht war ſehr dunkel, ſtürmiſch und mit häufigem Regen begleitet; jede Vorſicht wurde angewendet, um den Feind zu verhindern, in den Rücken zu kommen, da er nun gleichſam in einem Netze gefangen war.

Am nächſten Morgen war das Wetter ſehr trübe und von dem engliſchen Geſchwader konnte nichts geſehen werden, und da am Mittage eine Windſtille eintrat, ſo mußte die Lady of the Lake nach dem obern Ende des Sees rudern, um die Stellung des Feindes auszufinden, der vielleicht auch wieder in Burlington-Bay vor Anker gegangen war. Um 9 Uhr Abends kehrte der Schooner zurück und berichtete, daß von dem engliſchen Geſchwader nur zwei Kanonenboote noch ſichtbar ſeien. Da nun dieſer Dienſt einem verſtändigen und erfahrnen Offizier übertragen worden war, ſo ſchloß Com. Chauncey ſogleich, daß der Feind in der Dunkelheit der vergangenen Nacht ihm in den Rücken gekommen und den See hinab gegangen ſei, entweder um die amerikaniſchen Transporte aufzufangen oder um in die Bai von Kingſton einzulaufen. Unverzüglich wurde nun die Richtung nach den

Ducks genommen, um den Sir James Yeo abzuſchneiden oder ihm die etwa ſchon genommenen Priſen wieder abzunehmen. Indeſſen hatten ſich die Offiziere der Lady of the Lake, wie man nun weis, betrogen, indem die britiſche Flotte wirklich, aber ſo nahe bei den Höhen vor Anker lag, daß ihre Umriſſe mit den Gegenſtänden am Ufer zuſammenfloſſen und für Letztere gehalten wurden. Die Herren, welche den Thatbeſtand ausfinden ſollten, waren zu begierig, die vermuthete Flucht des Feindes zu berichten, als daß ſie nahe genug gegangen wären, um die Wahrheit ausfinden zu können. Es leidet keinen Zweifel, daß das britiſche Geſchwader durch dieſes unglückliche Verſehen allein, von einer gänzlichen Niederlage gerettet wurde, indem der Ausgang des Treffens am 28., und die Bekanntſchaft mit den neueren Vorfällen auf dem Erie-See, eine ſolche Stimmung auf den amerikaniſchen Schiffen hervorgebracht hatte, daß dadurch der Sieg beinahe zur Gewißheit wurde, zumal da jetzt ein Angriff vor Anker mit Sicherheit gemacht werden konnte, indem der Wind vom Ufer abſtand.

Während dieſer Nacht und des folgenden Tages durchlief das amerikaniſche Geſchwader, bei heftigem Nordweſtwinde, eine große Strecke. Am 3. und 5., um 3 Uhr Nachmittags, entdeckte man nahe bei den Ducks ſieben Segel, welche mit Beſtimmtheit für das engliſche Geſchwader gehalten wurden. Aber um 4 Uhr fand man, nach einer hitzigen Verfolgung, daß es Schooner und

Schaluppen waren. Nun wurde dem Sylph das Signal gegeben, das Schlepptau der Lady of the Lake abzunehmen und die Richtung nach Nordoſten zu verfolgen. Als ſich hierauf die Fremdlinge vertheilten, machte ſich der Pike ebenfalls vom Schlepptau los, an welchem er den Governor Tompkins gezogen hatte, und eilte ebenfalls vorwärts. Die Fremdlinge ſteckten nun eines ihrer Fahrzeuge in Brand und zogen alle Segel auf, um zu entkommen. Nach Sonnenuntergang, gegenüber den Real Ducks, ſtrichen die britiſchen Fahrzeuge Confiance, Hamilton und Mary vor dem Pike die Flaggen. Bald darauf erſchien der Sylph mit einer andern Priſe, dem Kutter Drummond, und früh am nächſten Morgen brachte derſelbe Schooner aus den Ducks die Lady Gore. Das ſiebente Fahrzeug, die Enterpriſe, entkam.

Die Priſen waren Kanonenboote, welche eine bis drei Kanonen führten und als Transporte gebraucht wurden; ſie hatten damals einen Theil eines der Fremd-Regimenter im britiſchen Dienſt an Bord. Die Geſammtzahl der Gefangenen belief ſich, mit Einſchluß der Offiziere, auf **264** Mann. Unter ihnen befanden ſich ein Lieutenant und zwei Schiffmeiſter-Gehülfen der königlich britiſchen Marine, und vier Schiffmeiſter der Provinzial-Marine, nebſt zehn Offizieren der Armee. Die Confiance und der Hamilton, zwei der Priſen, waren der ehemalige Growler und die Julia, welche in der Nacht des 8. Auguſt genommen worden waren, und welche der Feind nach

dem richtigen Urtheil, daß ihm Zuwachs mehr Schaden als Nutzen ſtiften würde, wohlweislich aus ſeinem Geſchwader gelaſſen hatte. Dieſer Umſtand beweiſt ſchon an ſich ſelbſt den zweideutigen Vortheil, den der Beſitz dieſer Fahrzeuge gewähren konnte, obgleich ſie einen ſo anſehnlichen Theil der Force des Com. Chauncey auf dem Papier bildeten; doch der Feind wollte ſich durch den Gebrauch derſelben ſeine Manövers nicht verderben laſſen.

Dieſes glückliche Unternehmen beendigte den Streit um die Herrſchaft auf dem See Ontario, während der Saiſon von 1813, indem Sir James Yeo, wahrſcheinlich bewogen durch die Art des Treffens am 27. September, geneigt ſchien, auf Verſtärkung zu warten, ehe er ein anderes Gefecht wagte. Während des noch übrigen Theiles der Jahreszeit war Com. Chauncey beſchäftigt, den Feind in Kingſton zu bewachen und bei dem Zuge der Armeen, den St. Lawrence hinab, behülflich zu ſein. Er hatte den Wunſch, Kingſton anzugreifen, und hatte ſogar das Verſprechen erhalten, daß dieſer, ſein Lieblingsplan, unternommen werden ſollte, aber es ſcheint, daß derſelbe gegen die Mitte Octobers gänzlich aufgegeben wurde, um einen Angriff auf Montreal zu unternehmen. Wäre man bei dem erſten Plane geblieben, ſo leidet es faſt keinen Zweifel, daß derſelbe mit glücklichem Erfolg durchgeführt und der Charakter des Krieges gänzlich verändert worden wäre.

Anfangs November, als Com. Chauncey am Aus-

fluß des St. Lawrence, unterhalb des öſtlichen Endes von Long Island, lag, lief Sir James Yeo mit ſeinen Schiffen aus und ankerte in der Entfernung von zwei franzöſiſchen Meilen, ſo daß beide Geſchwader durch eine Kette kleiner Inſeln getrennt waren. Dieſe Kette konnte nur an einer Stelle paſſirt werden, und die Amerikaner, in der Abſicht zu lichten und durchzugehen, ſchickten Boote aus, um dieſelbe zu unterſuchen; alsbald lichtete der Feind die Anker und kehrte nach dem Hafen zurück. Am 11., nachdem die Armee den Fluß hinabgegangen war, lief das amerikaniſche Geſchwader ebenfalls in den Hafen ein.

Zwei Tage ſpäter ging Com. Chauncey, der nun beinahe im ungeſtörten Beſitze des Sees war, nach dem Geneſee, wo er am 16. des Monats 1100 Mann von der Armee des Generals Harriſon an Bord nahm. Es entſtand ein heftiger Sturm, durch welchen die Fahrzeuge getrennt wurden, ſo daß einige bis zum weſtlichen Ende des Sees trieben. Nachdem die Transporte, in welche man nun die meiſten der kleinen Schooner verwandelt hatte, endlich abgefertigt waren, ging der Commodore wieder vor Kingſton, um den Feind zu beobachten und die Paſſage der Truppen zu decken. Am 21. waren alle Transporte angekommen, bis auf die Julia, welche erſt einige Tage ſpäter eintraf. Die Fair American war in der Nähe des Niagara während des Sturmes auf den Strand gelaufen, wurde aber wieder flott gemacht und

erreichte den Hafen am 27. Die Schifffahrt auf dem See war zu dieſer Zeit geſchloſſen, und da es zu ſpät war, Operationen auf dem Waſſer zu unternehmen, und die Transportation der Truppen und Vorräthe glücklich beendigt worden, ſo machte man Anſtalten, die Fahrzeuge für den Winter beizulegen.

Auf dieſe Art endigten die Operationen auf dem Ontario-See während des Sommers von 1813. Die eigenthümliche Natur des Dienſtes machte denſelben für beide Commandeure äußerſt anſtrengend; aber Jeder hatte den ihm angewieſenen Poſten gut ausgefüllt. Es lag in der Abſicht des Sir James Yeo, und wie man weis, war es ihm in ſpeciellen Befehlen zur unabweichlichen Pflicht gemacht worden, ein allgemeines Treffen, außer bei ganz entſchieden günſtigen Umſtänden, zu vermeiden, und der vorzügliche Charakter ſeiner Fahrzeuge befähigte ihn, den vorgeſchriebenen Weg mit ziemlichem Glück zu verfolgen, obgleich ihn die Ausdauer und perſönliche Tapferkeit ſeines Gegeners bis auf den Punkt einer gänzlichen Niederlage in der Affaire am 28. September, gebracht hatte. In der Ausführung ſeiner erhaltenen Befehle hatte der engliſche Commodore, der ein Offizier von ſeltenem Verdienſt war, große Feſtigkeit, Selbſtverleugnung und Gewandtheit bewieſen, und die Geſchicklichkeit und Kühnheit ſeiner Manöver erwarben ihm den Beifall ſeiner Feinde. Daß er hauptſächlich auf die Vertheidigung beſchränkt und an der Ausführung

irgend eines wichtigen Unternehmens verhindert war, lag in der Wachſamkeit und Thätigkeit ſeines Gegners, der ſeinen Abſichten ſo oft zuvorkam und ihn ſo ſehr in die Enge trieb, ſobald ſich eine Gelegenheit zum Gefecht darbot.

Jedoch das Glück der Unternehmungen dieſes Sommers war entſchieden auf Seiten der Amerikaner. Durch die Deckung des Angriffs auf York und den dadurch bewirkten Fall dieſes Platzes, wo eine große Menge von Vorräthen genommen, ein neuer Kreuzer von ziemlicher Stärke zerſtört und ein zweiter weggeführt wurde, hatte Commandant Chauncey ſeinem Feinde die Mittel entzogen, wodurch er ſich ein entſchiedenes Uebergewicht auf dem See hätte verſchaffen müſſen. Der Fall von Fort George, welcher gänzlich von der Mitwirkung der Marine abhing, führte das Glück auf den Ober-Seen, ſo wie die Wiedereinnahme von Michigan und die Unterwerfung aller höher gelegenen Bezirke von Ober-Canada, für den Reſt des Feldzuges, nach ſich. Im Frühlinge war eine Armee vom unteren nach dem obern Ende des Sees transportirt worden und daſſelbe geſchah im Herbſte vom oberen nach dem unteren Ende, und man hat nie gehört, daß nur ein einziger Mann, eine Kanone, oder der geringſte Theil der Vorräthe, welche im Laufe des Dienſtes der Marine anvertraut wurden, in die Hände des Feindes gefallen iſt. Alle für die Armee erforderlichen Dienſte wurden ohne Beläſtigung von Seiten der Engländer geleiſtet, während dieſe gezwungen

waren, mit Ausnahme der kurzen Periode, in welcher der Pike noch keine Kanonen hatte, die ähnlichen Dienſte für ihre Armee, heimlich und mit der größten Vorſicht zu verrichten. Es iſt gezeigt worden, daß eines ihrer Transportſchiffe verbrannt und 5 andere genommen wurden. Das einzige Mißgeſchick, welches das amerikaniſche Geſchwader erfuhr, war der Verluſt des Growler und der Julia, und dies nicht in Folge eines Fehlers des commandirenden Offiziers; denn deſſen Anordnungen waren angemeſſen und zweckmäßig.

Im Laufe des Sommers waren die feindlichen Geſchwader dreimal im Gefecht geweſen. Bei zweien derſelben hatte der Feind den Vortheil des Windes oder erhielt ihn, noch ehe die Schiffe zum Treffen kamen, und es lag alſo an ihm, ob er eine allgemeine Schlacht annehmen oder vermeiden wollte. Bei der dritten Gelegenheit griffen die Amerikaner mit ſo viel Entſchloſſenheit und nur mit einem Theile ihrer Force an, daß der Erfolg nicht zweifelhaft geblieben wäre, hätten die engliſchen Schiffe nicht den Wind benutzt. Die Art, mit welcher Commandant Chauncey am 28. September, unterſtützt von Mr. Finch und Governor Tompkins und mit einem Schooner im Tau, auf die Linie des Feindes eindrang, iſt immer von amerikaniſchen Seeleuten als ein Beiſpiel hohen profeſſionellen Gefühls und Muthes betrachtet worden; denn die Fälle, in welchen ein britiſches Geſchwader der, mit ſo viel Selbſtopferung, Kaltblütigkeit und Entſchloſſenheit

angegriffene Theil war, ſind in neuerer Zeit außerordentlich ſelten. Es iſt zweifelhaft, ob ſich eine Parallele dazu in dem Zeitraum eines Jahrhunderts auffinden läßt, wenn wir ein ſehr auffallendes Beiſpiel nicht ausnehmen wollen, welches das Betragen des Capitain Perry lieferte, von welchem wir Gelegenheit haben werden, im nächſten Kapitel zu reden.

Ungeachtet der Verdienſte des Commandeurs auf den großen Seen, war die Erwartung des Volkes dennoch nicht befriedigt. Eine Claſſe von Menſchen, welche nur ſelten fähig ſind, die zarteren Umſtände, welche das Verdienſt begründen, zu beurtheilen, und vorzüglich das, welches, wie das Benehmen eines Marine-Commandeurs, von ausſchließlich profeſſionellem Charakter iſt, bildet ſich gar leicht ein, daß das Glück der einzig zuläſſige Maaßſtab ſei, und obgleich das Glück dieſes Sommers erwieſen auf Seiten der Amerikaner war, ſo war es doch nicht von der glänzenden und anziehenden Natur, welche am meiſten geeignet iſt, die Bewunderung eines Volkes zu erregen.

Nur wenige waren fähig, einzuſehen, daß der Umfang des Sees die Abſicht des Sir James Yeo begünſtigte, indem er ihm geſtattete, im Augenblick der größten Bedrängung ſich unter die Kanonen ſeiner eigenen Batterien zu legen; aber die Mehrheit war der Meinung, daß, je kleiner die Waſſerfläche ſei, auf welcher operirt wurde, deſto leichter müſſe es auch ſein, ein Gefecht herbeizuführen.

Bei den verſchiedenen Gelegenheiten, wo das amerikaniſche Geſchwader den Feind in die Baien von Burlington, Amherſt und Kingſton jagte, war das Publikum eher geneigt, auf die Force zu ſehen, in deren Gegenwart die Flucht ausgeführt wurde, nicht aber die Leichtigkeit zu bedenken, mit der ſie bezweckt werden konnte. Es verlangte den Sieg, ohne zu überlegen, daß ſelbſt zur Lieferung einer Schlacht die Zuſtimmung beider ſtreitenden Parteien nothwendig iſt; und wahrſcheinlich nur wenige unter denen, welche am meiſten geneigt waren, die Abweſenheit eines Sieges auf dem Ontario-See mit den anderwärts errungenen glänzenden Vortheilen zu vergleichen, dachten daran, daß in dem ganzen Kriege nicht ein einziger Fall vorgekommen war, die ganz eigenthümlichen Fälle des Eſſex und Preſident ausgenommen, in welchem ein engliſches und amerikaniſches Fahrzeug nach einer Schlacht genommen wurde, wenn die geſchlagene Partei das Treffen zu vermeiden ſuchte. Es lag an den Zufälligkeiten des Krieges, daß unter ſolchen Umſtänden niemals ein engliſches Schiff genommen wurde.

Aber die Zeit hat allmählig dieſe Stimmung gemildert und ſchon jetzt ſieht das Land die Bemühungen des Commandanten Chauncey in ihrem wahren Lichte. Die Schnelligkeit und Entſchiedenheit, mit welcher er eine Force in einer Wildniß, wie man es nicht anders nennen kann, leitete, die profeſſionellen Hülfsmittel, die er zur Erlangung dieſes großen Zweckes auffand und die mit

Vorſicht vereinigte Tapferkeit, mit welcher er ſich dem Feinde entgegenſtellte, fangen nun an, vollkommen gewürdigt zu werden, während bereits die Unerſchrockenheit, mit welcher er ſein Schiff in das Treffen bei York führte, die aufrichtige Bewunderung des Dienſtes, zu welchem er gehört, erhalten hat. Wenn der amerikaniſche Commandeur im Laufe des anſtrengenden Dienſtes der Monate Auguſt, September, October und November, einen Fehler beging, ſo lag dieſer darin, daß er am 28. September ſeinem Geſchwader nicht das Signal gab, die Schlepptaue abzunehmen, als der Feind ſich zurückzog; aber obſchon es jetzt eine leichte Sache iſt, den Fehler zu entdecken, ſo war er zur Anwendung einer gewiſſen Vorſicht berechtigt, indem alle Wahrſcheinlichkeit vorhanden war, dem Feinde zur Seite zu kommen, ſobald der Sturm nachlaſſen würde. Daß dieſes nicht geſchahe, war ein reiner Zufall, oder vielmehr die Folge des Verſehens eines klugen und erfahrenen Offiziers, auf deſſen Bericht er allen Grund hatte, ſich zu verlaſſen. Wäre Commandant Chauncey dem Sir James Yeo nach Burlington-Bay gefolgt, ſo würde er wahrſcheinlich dadurch einen Ruf der ausgezeichnetſten Art in der amerikaniſchen Marine erhalten haben, ohne deſſen ſo würdig zu ſein, wie jetzt.

Neuntes Kapitel.

Capitain Perry auf den obern Seen. — Schlachtordnung der engliſchen und amerikaniſchen Geſchwader. — Das Treffen. — Uebergabe der Engländer. — Vergleichung mit der Stärke des feindlichen Geſchwaders. — Capitain Perry's Bericht über die Schlacht. — Seine Schlachtordnung. — Fehler der Engländer. — Folgen des Sieges. — Beförderung des Capitain Perry.

Auf welche Art der Dienſt auf den oberen Seen begonnen wurde, iſt bereits erwähnt werden; indeſſen wird eine kurze Wiederholung des Zuſammenhanges wegen nöthig ſein. Man wird ſich erinnern, daß der Lieutenant Elliot ſpät im Herbſte 1812 nach dem unteren Ende des Erie-Sees geſchickt wurde, um wegen einigen Schooner zu unterhandeln. Bald nachher wurde er nach dem Ontario-See zurückgerufen, und der Lieutenant Angus folgte ihm im Commando. Nicht lange nach der Landung zu Erie, kehrte Mr. Angus nach der Meeresküſte zurück, und der Lieutenant Pettigrew erhielt das Commando auf kurze Zeit. Im Laufe des Winters erbot ſich Capitain O. H. Perry, damals ein junger Schiffmeiſter und Commandeur an der Spitze der Flottille von Kanonenbooten zu Newport, im Staate Rhode Island als Freiwilliger für den Dienſt auf den Seen, indem er keine nahe Ausſicht hatte, auf einer Kriegsſchaluppe in See zu gehen. Capitain Perry brachte eine Anzahl Offiziere und auch einige Leute

mit ſich, und Commandant Chauncey benutzte mit Freuden die Anweſenheit eines Offiziers ſeines Ranges, deſſen Muth und Eifer bekannt war, und übergab ihm das Commando auf den oberen Seen, wo er im Laufe des Winters anlangte. Von dieſer Zeit an bis zur Eröffnung der Schifffahrt, war Capitain Perry thätig beſchäftigt, trotz der vielen Schwierigkeiten ſeiner Stellung an der Grenze, eine Force zu bilden und zu erſchaffen, mit welcher er es wagen durfte, mit dem Feinde um die Oberherrſchaft auf dieſen wichtigen Gewäſſern zu kämpfen. Zwei große Briggs, jede von 20 Kanonen, wurden auf Preſque Inſel begonnen, ebenſo einige Kanonenboote oder Schooner. Der Frühling verging mit der Anſchaffung von Kanonen, Kugeln und anderen Vorräthen, und wie es die Umſtände erlaubten, langten Truppenſendungen von unterhalb an, um zur Ausrüſtung der verſchiedenen Fahrzeuge behülflich zu ſein. Sobald das Geſchwader des Commandanten Chauncey vor der Mündung des Niagara erſchien, kam Capitain Perry mit einigen ſeiner Offiziere, um ſich ihm anzuſchließen, und war mit der Aufſicht der Ausſchiffung der Truppen wirkſam beſchäftigt, wie ſchon erzählt worden iſt. Die Uebergabe von Fort George bewirkte die von Fort Erie, wodurch die ganze Grenze des Niagara in die Gewalt der amerikaniſchen Armee kam.

Capitain Perry übernahm nun ſein eigenes Commando und mit unendlicher Anſtrengung gelang es ihm, die Fahrzeuge, welche wegen der Batterie des Feindes ſo

lange auf dem Niagara zurückgehalten worden waren, aus dem Fluſſe zu ziehen. Dieſer wichtige Dienſt war am 12. Juni beendigt und ſogleich wurden Anſtalten getroffen, um auf dem See zu erſcheinen. Dieſe Fahrzeuge beſtanden aus der Brigg Caledonia (einer Priſe), den Schooner Catherine, Ohio und Amelia, und der Schaluppe Contractor. Die Catherine erhielt den Namen Somers, die Amelia den der Tigreß und der Contractor den des Trippe. Der Feind hatte zu dieſer Zeit eine kreuzende Force und dem Befehl des Capitain Finnis, welche aus der Queen Charlotte, einem Schiff von 3 bis 400 Tonnen und 17 Kanonen; der Lady Prevoſt, einem vortrefflichen Schooner von ungefähr 200 Tonnen und 13 Kanonen, der Brigg Hunter, einem etwas kleineren Fahrzeuge von 10 Kanonen und 3 oder 4 leichten Kreuzern beſtand. Ebenſo wurde zu Malden ein Schiff von nahe 500 Tonnen Gehalt gebaut, welches 19 Kanonen führen ſollte und ſpäterhin den Namen Detroit erhielt. *)

*) Da ſich die Angaben über die Größe dieſer Fahrzeuge widerſprechen, ſo hält es der Verfaſſer für ſeine Pflicht, ſeine Quellen anzuführen. Das Marine-Departement iſt im Beſitz einer Abſchätzung der auf dem Erie-See gemachten Priſen, welche von zwei unpartheiiſchen und erfahrenen Capitainen in Verein mit dem berühmten Schiffbaumeiſter Henry Eckford aufgeſtellt wurden. Um die Meinung dieſer Herren mit derjenigen anderer Perſonen, welche ein competentes Urtheil haben, zu vergleichen, erſuchte man einen mit dieſen Fahrzeugen genau bekannten Offizier, jetzt Capitain, ſeine Erinnerungen in Betreff der Größe

Der Monat Juni war beinahe zu Ende, als Capitain Perry bereit war, vom Ausfluß des Erie=Sees nach Pres=

---

dieſer auf dem Erie=See genommenen ſechs britiſchen Schiffe niederzuſchreiben. In „James' Naval Occurrences" befindet ſich eine Tabelle, welche vorgibt, die engliſche Angabe deſſelben Tonnengehalts zu ſein. Da es nicht unmöglich iſt, daß dieſe Angabe aus den öffentlichen Officen erlangt wurde, ſo geben wir alle drei, ſo wie wir ſie fanden.

	Schätzew.	Am. Offiz.	James.
Detroit, nahe	500 Ton.	do 500	305
Queen Charlotte ungefähr	400 „	380	280
Lady Prevoſt	230 „	200	120
Hunter	180 „	150	74
Little Belt, nahe	100 „	70	54
Chippeway, nahe	100 „	70	32
	1,510 Ton.	1,370	805

Es muß erwähnt werden, daß der zu Rath gezogene amerikaniſche Offizier nichts von der Abſchätzung wußte. Der Unterſchied zwiſchen der amerikaniſchen und engliſchen Angabe kann vielleicht auf folgende Art erklärt werden. Ein Kriegsfahrzeug wird, um einen Ueberſchlag ſeiner Koſten zu erhalten, gemeſſen, indem man die halbe *Breite der Balken* als *Tiefe des Raumes* annimmt. Die Fahrzeuge auf den Seen hatten kaum, was man einen Raum nennen konnte; denn die amerikaniſchen Briggs, welche auf dem Ocean ſechzehn Fuß Waſſer gezogen haben würden, zogen nicht mehr als die Hälfte auf den Seen. Folglich war die Zimmermannsarbeit bei dieſen Fahrzeugen viel geringer, als bei jenen für den Ocean. Da nun der Zweck der Meſſung in der Berechnung der Koſten beſteht, ſo iſt es nicht unwahrſcheinlich, daß Mr. James eine Schätzung des Tonnengehalts erhielt, wozu die Räume wirklich gemeſſen worden waren, wie es bei Fahrzeugen der Fall iſt, die bloß *ein* Deck haben, eine Berechnungsart, welche den Unterſchied vollkommen klar macht.

que=Inſel zu ſegeln. Da man keine Abſicht hatte, mit dem Feinde zuſammenzutreffen und dieſes wegen der Kürze des Weges nicht zu befürchten war, ſo ſegelte jedes Schiff, ſobald es in's Angeſicht des Hafens kam, ſo gut als es konnte. Der Feind hatte gerade dieſe Zeit gewählt, um bei der Presque=Inſel zu recognosciren, und beide Geſchwader wurden ſogleich vom Ufer geſehen, obgleich die Amerikaner glücklicher Weiſe nicht eher von den Engländer entdeckt wurden, bis ſie zu nahe am Lande waren, um abgeſchnitten werden zu können. Als das letzte Fahrzeug eingelaufen war, zeigte ſich der Feind in der Entfernung.

Die beiden unter der Leitung des Com. Chauncley im Winter angefangenen Briggs, wurden gegen Ende Mai vom Stapel gelaſſen und waren nun der Vollendung nahe. Sie erhielten die Namen Lawrence und Niagara. Auch die Schooner waren bereits auf dem Waſſer, und da Capitain Perry ſeine Schiffe ſämmtlich in einem Hafen hatte, ſo beſchäftigte er ſich damit, dieſelben ſo ſchnell als möglich für den Dienſt fertig zu bekommen. Verſchiedene Kriegsvorräthe fehlten jedoch immer noch. An Leuten, und beſonders an Matroſen, war großer Mangel und bis jetzt waren Capitain Perry und Mr. D. Turner, die einzigen beſtallten Seeoffiziere auf See. Ueberdies war der letztere noch ſehr jung, ſowohl an Jahren als Rang.

Presque=Inſel oder, wie der Ort jetzt genannt wird, Erie, war ein guter und geräumiger Hafen, aber er hatte

eine Sandbank, auf welcher nicht mehr als ſieben Fuß Waſſer ſtand. Dieſe Bank, welche bisher dem Zweck als Befeſtigungswerk vollkommen entſprochen hatte, bot nun ein ernſtliches Hinderniß dar, die beiden Briggs auf den See zu bringen. Sie lag ungefähr eine halbe Meile außerhalb und verſchaffte dem Feinde große Vortheile, wenn er ſie benutzen wollte, um die Amerikaner anzugreifen, während ſie dieſelbe paſſirten. Capitain Perry legte hierauf ſo viel Gewicht, daß er die größte Sorgfalt beobachtete, um ſeine Abſichten zu verheimlichen, denn es war bekannt, daß der Feind ſeine Bewegungen durch Spione genau beachten ließ.

Capitain Barclay hatte vor Kurzem den entlaſſenen Capitain Finch im Commando der engliſchen Force erſetzt, und hielt nun beinahe eine ganze Woche die amerikaniſchen Fahrzeuge blockirt, augenſcheinlich in der Abſicht, ſie am Auslaufen zu verhindern, indem er wußte, daß die Sandbank nur bei ſtillem Waſſer paſſirt werden konnte. Am Freitag, den 2. Auguſt, verſchwand er auf einmal in nördlicher Richtung.

Am darauffolgenden Sonntage waren die Offiziere am Lande zum Genuſſe ihrer gewöhnlichen Erholungsſtunden. Mit Vermeidung des geringſten Anſcheins ungewöhnlicher Vorbereitungen gab Capitain Perry ihnen heimlich den Befehl, ſich an Bord ihrer Fahrzeuge zu verfügen und nach der Sandbank zu ſegeln. Dieſer Befehl wurde ſogleich vollzogen und gegen 2 Uhr Nachmit-

tags war der Lawrence bereits auf die Stelle gezogen, wo wie bekannt das tiefſte Waſſer war. Die Kanonen wurden, geladen wie ſie waren, ausgeſchifft und an der Bucht gelandet; zwei große Boote, die für dieſen Zweck eingerichtet waren, wurden zur Seite gezogen und die Arbeit des Hebens der Brigg ging ſo ſchnell wie möglich vorwärts. Gewichtige Balken waren durch die vorderen und hinteren Stückpforten gehoben und als die Boote mit der Waſſerfläche gleich geſenkt waren, ſo wurden die Enden der Balken auf Blöcke gelegt, welche von den ſchwimmenden Unterlagen unterſtützt waren. Die Pflöcke wurden nun in den Booten befeſtigt und das Waſſer ausgepumpt. Durch dieſen Prozeß wurde die Brigg vollkommen zwei Fuß gehoben, obgleich ſie immer noch zu viel Waſſer zog, als ſie auf die Sandbank kam. Es war deßhalb nothwendig, die Boote auf's neue zu verſenken und die Balken noch einmal aufzublocken. Während dieſer Arbeit verging die Nacht.

Die Schooner hatten die Sandbank paſſirt und lagen außerhalb vor Anker, wo in aller Eile Vorbereitungen zum Empfang eines Angriffs getroffen wurden. Ungefähr um 8 Uhr Morgens erſchien der Feind wiederum; der Lawrence paſſirte gerade zu dieſer Zeit die Bank. Eine entfernte, kurze und unbedeutende Canonade erfolgte, die wenigſtens den Zweck hatte, den Feind vom Einlaufen abzuhalten. Sobald der Lawrence auf tiefem Waſſer war, wurden die Kanonen wieder aufgezogen, eben ſo ſchnell

bemannt als aufgeführt und eine volle Ladung auf das britiſche Geſchwader abgefeuert. Zum Glücke paſſirte der Niagara beim erſten Verſuche die Sandbank und noch vor Einbruch der Nacht waren alle Fahrzeuge zum Dienſte bereit, ſo weit es die Umſtände erlaubten. Aber der Feind blieb blos eine halbe Stunde lang und ſegelte dann mit vollen Segeln den See hinauf.

Dies trug ſich am 4. Auguſt zu und am 5. ſegelte Capitain Perry, um ſeinen Feind aufzuſuchen, nachdem er eine Abtheilung Soldaten und Freiwilliger an Bord genommen hatte. Er lief vor Long Point, beſtrich eine große Strecke des canadiſchen Ufers und kehrte am 8. nach Erie zurück. Hier nahm er Vorräthe ein und war eben daran den See hinauf zu ſegeln, als die Nachricht eintraf, daß der Transport unter Lieutenant Elliott, welcher von unterhalb geſchickt wurde, wie früher erwähnt, zu Cataraugus auf ſeinem Wege zur Verbindung mit dem Geſchwader angekommen ſei. Sogleich wurde ein Schiff zur Aufnahme dieſer erwünſchten Verſtärkung abgeſendet. Bald nach deren Ankunft wurden die Beſtallungen, welche ſchon einige Zeit vorher ausgefertigt worden waren, von unterhalb erhalten. Durch dieſen hierdurch bewirkten Wechſel war Mr. Elliott nun Schiffsmeiſter und Commandeur und die Meſſrs. Holdup, Packett, Yarnall, Edwards und Conklin zum Lieutenantsrange erhoben. Jedoch hatten die meiſten dieſer Herren ſchon einige Monate lang als ſolche agirt.

Das amerikaniſche Geſchwader beſtand nun aus dem Lawrence, von 20 Kanonen, unter Capitain Perry; dem Niagara, von 20 Kanonen, unter Capitain Elliott; der Caledonia, von 3 Kanonen, unter Mr. M'Grath, einem Zahlmeiſter; dem Ariel, von 4 Kanonen, unter Lieutenant Packet; dem Trippe, von einer Kanone, unter Lieutenant Smith; der Tigriß, von einer Kanone, unter Lieutenant Conklin; dem Somers, von 2 Kanonen, unter Mr. Almy; dem Scorpion, von 2 Kanonen, unter Mr. Champlin; dem Ohio, von einer Kanone, unter Mr. Dobbins, und dem Porcupine, von einer Kanone, unter Mr. Senatt. Am 18. Auguſt ſegelte es von Erie ab, und einige Tage ſpäter jagte es in der Nähe von Sandusky einen feindlichen Schooner, der beinahe genommen wurde.

Das Geſchwader kreuzte nun einige Tage in der Nähe des Eingangs der Straße, als Capitain Perry von dem auf dieſen Gewäſſern häufigen Fieber befallen wurde, und bald darauf lieſen die Fahrzeuge in einen Hafen zwiſchen mehreren Inſeln in nicht großer Entfernung, welcher Put-in-Bay genannt wird.

Hier wurden einige Verſetzungen vorgenommen. Mr. Smith ging auf den Niagara und Mr. Holdup auf den Trippe; Mr. M'Grath ging ebenfalls auf den Niagara und Mr. Turner übernahm den Befehl über die Caledonia. Der Ohio wurde auf Dienſt der See hinunter geſchickt

Das Geſchwader lag noch in But-in-Bay, als am

10. September bei Tagesanbruch die feindlichen Schiffe in Nord=Weſt von dem Maſtkorb des Lawrence entdeckt wurden. Das Signal zum Segeln wurde ſogleich allen Schiffen gegeben. Ein leichter Wind kam aus Süd=Weſt, und man hatte keinen anderen Weg, dem Feinde den Wind abzugewinnen, welches wegen der beſonderen Bewaffnung der größten der amerikaniſchen Schiffe eine ſehr wichtige Sache war, als bei Umgehung einiger kleinen Inſeln, die im Wege lagen. Da man glaubte nicht genug Zeit dazu zu haben, obgleich die Boote zum Ziehen vorausgeſchickt worden waren, ſo ſollte eben das Signal zum Wenden gegeben werden, um auf die Windabſeite der Inſeln in der Abſicht zu gehen, dem Feinde den Vortheil zn überlaſſen, als ſich der Wind nach Süd=Oſt drehte. Hierdurch gelang es dem amerikaniſchen Geſchwader, die Inſeln in der gewünſchten Richtung zu paſſiren und den Wind zu gewinnen. Als der Feind ſahe, daß die amerikaniſchen Fahrzeuge ſich vom Lande wegzogen, ſo ſtellte er ſich gegen den Wind, mit dem Vordertheil ſeiner Schiffe in einer Linie nach Weſten gerichtet. Dies war ungefähr um 10 Uhr Morgens. Die beiden Geſchwader waren zu dieſer Zeit gegen drei franzöſiſche Meilen von einander entfernt, der Wind ſtand immer noch nach Süd=Oſt und wehte ſtark genug. Nachdem man den Engländern bis auf ungefähr eine franzöſiſche Meile nahe gekommen war, wo man die Schlachtlinie des Feindes in beſſeren Augenſchein nehmen

konnte, gab Capitain Perry, da die anführenden Schiffe ſeines Geſchwaders zum Anrufen nahe waren, denſelben eine neue Ordre zum Angriff. Man hatte nämlich erwartet, daß die Queen Charlotte, das zweite Schiff des Feindes in Hinſicht der Stärke, an der Spitze der Linie ſein würde, und deßhalb hatte man den Niagara gewählt, ihr gegenüber zu ſtehen, indem Capitain Perry ſich das Vorrecht eines Commandeurs vorbehielt, das vorzüglichſte Schiff des feindlichen Geſchwaders ſelbſt anzugreifen; aber da es ſich nun zeigte, daß die vermuthete Anordnung nicht getroffen worden war, ſo wurde der Plan ſogleich geändert. Capitain Barclay hatte ſeine Linie formirt, indem er den Chippeway, unter Mr. Campbell, mit einer Drehkanone bewaffnet, an die Spitze ſtellte; zunächſt ſtand der Detroit, ſein eigenes Schiff; dann der Hunter, unter Lieutenant Bignall; die Queen Charlotte, unter Capitain Finnis; die Lady Prevoſt, unter Lieutenant Commodore Buchan, und der Little Belt zu hinterſt in genannter Ordnung. Zum zweckmäßigen Angriff dieſer Linie wurde nun der Ariel von 4 langen Zwölfern an die Spitze geſtellt, und der Scorpion, von einer langen und einer kurzen Kanone zum Drehen, ihm zunächſt; der Lawrence, unter Capitain Perry folgte, indem ſich die eben genannten Schooner, welche keine Quarters hatten, nahe an deſſen Wetterbug hielten. Hinter dieſem folgte die Caledonia, unter Lieutenant Turner und auf dieſe der Niagara, unter Capitain Elliott. Dieſe Fahr-

zeuge waren ſämmtlich zur Zeit auf dem Platze, aber die anderen leichten Fahrzeuge waren mehr oder weniger entfernt und bemühten ſich ihre Stellungen einzunehmen. Die Schlachtordnung in Betreff dieſer Fahrzeuge befahl der Tigreß hinter dem Niagara einzufallen, worauf der Somers, der Porcupine und Trippe der Reihe nach zu folgen hatten. *)

Bei dieſer Zeit war der Wind ſehr ſchwach geworden, aber die anführenden Schiffe befanden ſich auf ihren Stationen, während die übrigen ſich bemühten, ſo ſchnell wie möglich anzuſchließen. In dieſem Augenblick bildeten die engliſchen Schiffe einen ſehr imponirenden Aufzug, deſſen Anblick als ebenſo ſchön wie kriegeriſch geſchildert worden iſt Ihre Linie war wohl verbunden, die Vordertheile der Schiffe immer noch gegen Süden und Weſten gerichtet; ihre Flaggen entfalteten ſich gerade im Winde; die Schiffe waren friſch angemalt und ſämmtliche Segel neu und vollkommen. Die amerikaniſche Linie

*) Weil keiner der commandirenden Offiziere in ihren bekannt gewordenen offiziellen Briefen ſeine Schlachtordnung angegeben hat, ſo iſt es ſchwierig, die Stellung einiger der kleinen Fahrzeuge auszufinden. Nach einigen Angaben ſoll die Lady Prevoſt zwiſchen dem Detroit und der Queen Charlotte geſtanden haben, nach anderen der Hunter. Man glaubt, daß die letztere Angabe die richtige ſei. Auf der andern Seite ſtellen einige Angaben den Somers und andere die Tigreß hinter den Niagara. Das Faktum iſt an ſich unbedeutend und deßhalb iſt die am gegründetſten ſcheinende Angabe hier angenommen worden.

war mehr ausgedehnt. Die Schlachtordnung zwang ſie ſich auf Taulänge von einander entfernt zu formiren, aber die hinteren Schooner konnten ſich den vorderen Fahrzeugen nicht dicht genug anſchließen, ehe eine geraume Zeit verging, indem dieſe ſchneller ſegelten und leichtere Segel hatten.

Einige Minuten vor 12 Uhr ſchoß der Detroit eine 24 Pfund Kugel auf den Lawrence ab, der ſich gerade auf deſſen Wetterſeite in der Entfernung zwiſchen einer und zwei Meilen befand. Capitain Perry paſſirte nun durch das Sprachrohr eine Ordre den hintern Schiffen entlang, daß die Linie ſich in der vorgeſchriebenen Ordnung anſchließe und bald darauf ward dem Scorpion zugerufen, das Feuer mit ſeiner langen Kanone zu eröffnen. In dieſem Augenblick näherten ſich die amerikaniſchen Fahrzeuge in ſchiefer Richtung den engliſchen, ſo daß natürlich jene in Front dem Feinde näher waren, als die des Nachtrabs, nur mit Ausnahme des Ariel und Scorpion, welchen beiden Schooner befohlen war, ſich windwärts vom Lawrence zu halten. Da die Bewaffnung des Detroit in langen Kanonen beſtand, ſo bewies Capitain Barclay ſein gutes Urtheil, indem er das Gefecht auf dieſe Art anfing, und in kurzer Zeit wurde das Feuer zwiſchen dieſem Schiffe und dem Lawrence mit den beiden Schooner an der Spitze der amerikaniſcheu Linie ſehr lebhaft. Einige Minuten ſpäter eröffneten auch die hinteren Fahrzenge ihr Feuer und das Gefecht wurde

allgemein, aber entfernt. Der Lawrence ſchien jedoch das Hauptaugenmerk des Feindes zu ſein, denn bald nach dem Beginn der Canonade richteten der Detroit, der Hunter und die Queen Charlotte beinahe ihre vereinten Kräfte gegen ihn. Die amerikaniſche Brigg verſuchte zum nahen Gefecht zu kommen, und es gelang ihr auch, ſich auf Kartätſchenſchußweite zu nähern, obgleich ſie nicht ohne bedeutenden Schaden dabei wegkam. Die Unterſtützung der beiden voran ſegelnden Schooner, welche gut geleitet wurden, war zu dieſer Zeit ſehr wichtig, denn die hinteren Fahrzeuge, obgleich ſie in der Linie waren, konnten ihrer Stellung und der Entfernung wegen nur wenig zur Ablenkung des Feuers dienen. Nachdem das Feuer einige Zeit gedauert hatte, rief der Niagara die Caledonia an und befahl ihr Raum zu machen, damit die Brigg vorwärts dringen könne. Mr. Turner führte ſein Steuer mit größter Kühnheit und näherte ſich dem Feind ſo lange, bis er deſſen Linie vielleicht noch näher war, als das commandirende Schiff, und unterhielt ein ſo heftiges Feuer, als ſeine geringe Bewaffnung erlauben wollte. Der Niagara war nun das nächſte Fahzeug hinter dem Lawrence.

Als eine natürliche Wirkung der Canonade mußte der Wind die Kraft verlieren und daher war die Luft beinahe zwei Stunden lang ſehr ruhig. Während dieſer ganzen Zeit war die Kraft des feindlichen Feuers gegen den Lawrence gerichtet; ſelbſt die Queen Charlotte, nach-

dem ſie die Segel gebraßt hatte, paſſirte den Hunter und legte ſich am Stern des Detroit, wo ſie eine verheerende Canonade gegen dieſes, dem Unglück geweihte Schiff fortſetzte. Die Wirkung dieſes vereinten Angriffs war, nebſt dem großeu Blutvergießen an Bord des Lawrence, daß dieſes Schiff beinahe wehrlos wurde, und als nach Verlauf von zwei und einer halben Stunde, nach Capitain Perry's Bericht, die britiſchen Schiffe gebraßt hatten und der Wind an Stärke zunahm, ſegelten die beiden Geſchwader langſam vorwärts, während der Lawrence unvermeidlich zurück und zum Theil aus dem Gefecht blieb. In dieſem Augenblick nahm der Niagara eine weſtliche Richtung, in kurzer Entfernung windwärts vom Lawrence, nach der Spitze der feindlichen Linie ſteuernd, und der Caledonia folgte auf der Windabſeite.

Die hintern Fahrzeuge waren nicht müßig geweſen, ſondern ſämmtlich, theils durch Segeln, theils durch Rudern, in Schußweite gekommen und hatten ſich allmählig angeſchloſſen, obgleich nicht in der vorgeſchriebenen Ordnung. Es ſchien, als wenn der hintere Theil der Linie ſich gegen den Feind geneigt habe, indem der Trippe, unter Lieutenant Holdup, dem Caledonia ſo nahe gekommen war, daß letzterer ein Boot an ihn abſchickte, um ſich mit Patronen zu verſehen.

Capitain Perry, der ſich nun auf einem Schiffe befand, das durch die erhaltenen Beſchädigungen beinahe unbrauchbar geworden, und ſich aus dem Treffen zurückziehen mußte, be-

ſtieg deßhalb ein Boot und ruderte nach dem Niagara, an deſſen Bord er ungefähr um halb 3 Uhr anlangte. Bald darauf wurde die Flagge vom Lawrence abgenommen, indem dieſes Schiff buchſtäblich ein Wrack war.

Nach einer kurzen Berathung der Capitaine Perry und Elliott, erbot ſich der letztere freiwillig, das Boot des erſteren zu nehmen und die kleinen Fahrzeuge, welche ſchon lebhaft fochten, dem Feinde noch näher zu führen. Dieſer Vorſchlag wurde angenommen nnd Capitain Elliott ruderte nun die Linie hinunter, paſſirte ſämmtliche kleine Fahrzeuge und befahl ihnen, ſich dem Feinde bis auf Piſtolenſchußweite zu nähern und ſobald ſie die gewünſchte Stellung eingenommen hätten, Trauben- und Kartätſchenkugeln zu werfen. Er ſelbſt begab ſich an Bord des Somers und übernahm den Befehl über dieſen Schooner.

Als der Feind die Flagge des Lawrence herabkommen ſah, glaubte er mit Zuverſicht, daß er den Sieg errungen habe. Seine Leute erſchienen über den Bruſtwehren der verſchiedenen Fahrzeuge und erhoben ein dreimaliges Freudengeſchrei. Es ſcheint in der That, daß das Feuern, wie mit gegenſeitiger Uebereinkunft, einige Minuten lang gänzlich eingeſtellt wurde, während welcher Zeit ſich beide Parteien zu einem letzten verzweifelten Verſuch vorbereiteten. Der Wind hatte ſich verſtärkt und die Stellung des Niagara, welche Brigg nun dem anführenden engliſchen Schiffe quer gegenüber lag, war gebietend, während

die Kanonenboote im Hinterhalt, des zunehmenden Windes wegen, ſich ſehr ſchnell nähern konnten.

Fünfundvierzig Minuten nach 2 Uhr, oder nachdem den Kanonenbooten Zeit gegeben war, den erwähnten Befehl zu erhalten, zeigte Capitain Perry vom Niagara das Signal zum nahen Gefecht und eilte vorwärts, unter ſeinem Vorderſegel, Topſegeln und Topgallantſegel. Indem die amerikaniſchen Fahrzeuge die beantwortenden Flaggen aufzogen, wurde dieſer Befehl mit dreimaligem Hurrah! empfangen und mit Schnelligkeit und Eifer ausgeführt. Der Feind verſuchte nun zu wenden, um friſche volle Lagen geben zu können, und brachte dadurch ſeine Linie in Verwirrung, ſo daß die beiden Schiffe, auf eine kurze Zeit, ſich in einander verwickelten, während die Lady Prevoſt, ſo weit aus ihrer Stellung gekommen war, daß ſie nun auf der weſtlichen und zugleich Windabſeite des Detroit lag. In dieſem kritiſchen Augenblick kam der Niagara mit ſtetem Laufe bis auf halben Piſtolenſchuß näher, indem er den Chippeway und die Lady Prevoſt auf der einen Seite, und den Detroit, die Queen Charlotte und den Hunter auf der anderen Seite hatte. Während er ſie paſſirte, gab er ihnen ſeine vollen Lagen, Steuerbord und Backbord, lief ihnen dann voraus, drehte ſich quer bei deren Bug und eröffnete ein anhaltendes nahes und mörderiſches Feuer. Das Geſchrei vom Detroit bewies, daß ſich das Glück der Schlacht gewendet habe. In demſelben Momente warfen die Kanonenboote und

die Caledonia ſchnelle Ladungen von Trauben und Kartätſchen. Ein ſo nahes und mörderiſches Treffen konnte unmöglich von langer Dauer ſein. In 15 oder 20 Minuten, nachdem der Niagara herbei gekommen war, paſſirte der Zuruf den kleinen Fahrzeugen entlang, daß der Feind die Flagge geſtrichen habe, und ein Offizier von der Queen Charlotte erſchien auf dem Taffrel dieſes Schiffes und wehte mit einem weißen Schnupftuche, das an einem Enterhaken befeſtigt war.

Sobald der Rauch ſich vertheilt hatte, erblickte man beide Geſchwader zum Theil unter einander gemiſcht. Der Niagara lag windabwärts vom Detroit, der Queen Charlotte und dem Hunter, und die Caledonia, nebſt einem oder zwei Kanonenbooten, war zwiſchen ihnen und der Lady Prevoſt. Am Bord des Niagara wehte immer noch das Signal zum nahen Treffen, während die kleinen Fahrzeuge trotzig ihre beantwortenden Flaggen trugen. Der Little Belt und Chippeway verſuchten windabwärts zu entkommen, aber ſie wurden bald von dem Scorpion und Trippe wieder eingebracht; der Lawrence lag im Hinterhalt und windwärts mit der wieder aufgezogenen amerikaniſchen Flagge. Das Treffen hatte gegen Mittag begonnen und endigte um 3 Uhr, mit der Ausnahme einiger Schüſſe nach den beiden Fahrzeugen, welche zu entkommen ſuchten und erſt eine Stunde ſpäter eingeholt wurden.

In dieſem entſcheidenden Treffen litten die beiden

Geſchwader in beinahe gleichem Grade, ſo weit es die Mannſchaften betrifft. Die Art, in welcher der Lawrence zerfetzt war, iſt beinahe ohne Beiſpiel im Seekriege. Es iſt bekannt, daß dieſes Schiff, als Capitain Perry es verließ, nur noch eine einzige Kanone auf der Steuerbordſeite, oder auf der Seite, mit welcher es kämpfte, beſaß, die gebraucht werden konnte, und man ſagt, daß dieſer tapfere Offizier in Perſon geholfen habe, als ſie zum letzten Male abgefeuert wurde. Von der Mannſchaft waren 22 Mann geblieben und 61 meiſtens ſchwer verwundet. Als Capitain Perry es mit 4 Leuten deſſelben verließ, blieben nur noch 15 Unverletzte an Bord zurück. Der Niagara hatte 2 Todte und 25 Verwundete oder ungefähr den vierten Theil aller Kämpfenden. Die anderen Fahrzeuge litten im Verhältniß weniger. Der Caledonia, unter Lieutenant Turner, obgleich er im heftigſten Gefecht und durchaus ohne Quarters war, hatte 3 Verwundete; der Trippe, unter Lieutenant Holdup, *) der eine Zeitlang eben ſo hitzig kämpfte und ebenfalls ohne Quarters war, hatte 2 Verwundete; der Sommers, unter Mr. Almy, gleichfalls; der Ariel, unter Lieutenant Packett, hatte einen Todten und 3 Verwundete; der Scorpion, unter Mr. Champlin, hatte 2 Todte, darunter befand ſich ein Cadet; auf der Tigreß, unter Lieutenant Conklin, und dem Porcupine, unter Mr. Senatt, war

*) Jetzt Capitain Holdup Stevens.

Niemand verletzt worden. Der ganze Verluſt des Geſchwaders belief ſich auf 27 Todte und 96 Verwundete, oder zuſammen 123 Mann, unter welchen ſich 12 Offiziere befanden. Schon vor dem Gefecht waren, auf den verſchiedenen Schiffen, über 100 Mann dienſtunfähig, da die Cholera morbus und die Ruhr im Geſchwader ausgebrochen war. Capitain Perry ſelbſt litt noch an einer Schwäche von ſeinem neulichen Fieberanfall und konnte kaum dienſttauglich genannt werden, als er mit dem Feinde zuſammentraf, — ein Umſtand, der ſeinen perſönlichen Leiſtungen bei dieſem denkwürdigen Ereigniß, einen viel höheren Werth giebt. Unter den Todten der Amerikaner befand ſich der Lieutenant Brooks, commandirender Offizier der Marineſoldaten, und die Meſſrs. Laub und Clark, Cadetten; unter den Verwundeten, die Meſſrs. Yarnall und Forreſt, erſter und zweiter Lieutenant des Lawrence, Mr. Taylor deſſen Segelmeiſter, und die Meſſrs. Swartwout und Claxton, Cadetten. Mr. Edwards, der zweite Lieutenant des Niagara, und Mr. Cummings, einer der Cadetten dieſes Schiffes, waren ebenfalls verwundet worden.

Zwei volle Stunden war die ganze Gewalt des feindlichen Feuers gegen den Lawrence gerichtet geweſen, und da das Waſſer ruhig war, ſo hatte es bereits große Zerſtörung angerichtet, ehe die Karthaunen der amerikaniſchen Fahrzeuge in Anwendung gebracht werden konnten. Wäh=

rend eines großen Theiles dieſes Zeitraums wurden die Anſtrengungen des Feindes nur wenig abgelenkt, außer durch das Feuer der beiden anführenden Schooners, von denen einer ganz zu Anfang ſchon (der Ariel) eine Kanone durch Zerſpringen einbüßte, der zwei langen Kanonen der Briggs und der zwei langen Kanonen des Caledonia. Obgleich nun der Feind durch dieſes Feuer ohne Zweifel Schaden litt, ſo war es doch nicht nach einem einzelnen Gegenſtand gerichtet, wie das der Engländer, welche zu glauben ſchienen, daß, mit der Zerſtörung des commandirenden amerikaniſchen Schiffes, ſie zu gleicher Zeit auch den Sieg gewinnen müßten. Es iſt wahr, daß die Karthaunen auf beiden Seiten ſchon früher, als angegeben, während des Treffens gebraucht wurden, aber man hat guten Grund zu glauben, daß ſie in den erſten Stunden nur wenig ausrichteten. Als ſie zu wirken anfingen, war der Lawrence, wenn man den Caledonia ausnimmt, das dem Feinde nächſte Fahrzeug und wurde nothwendiger Weiſe deſſen Ziel, während die Wirkſamkeit ſeiner Batterie ſchon ſehr geſchwächt war. Als eine Folge dieſer beſonderen Umſtände wurden die Bollwerke des Steuerbords beinahe zertrümmert, und ſelbſt die des Backbords waren bedeutend beſchädigt, da viele der ſchweren Kugeln des Feindes in die beiden Seiten einſchlugen, während eine jede Kanone der im Kampf begriffenen Batterien zuletzt untauglich wurde. Obgleich die Art, in welcher der Bon Homme Richard und der Eſſex mitgenommen

wurden, mit Recht vielſeitig beſprochen worden iſt, ſo hatte doch keines dieſer Schiffe verhältnißmäßig in einem ſolchen Grade gelitten, wie der Lawrence. So ſehr auch dieſe Fahrzeuge ſich ausgezeichnet hatten durch die unerſchütterliche Entſchloſſenheit, mit welcher ſie dem gegen ſie gerichteten mörderiſchen Feuer widerſtanden, ſo übertraf dieſe dennoch nicht der an Bord des Lawrence bewieſenen, und es muß bemerkt werden, daß deſſen Leute, welche erſt eine ſo kurze Zeit gemeinſchaftlich denſelben Dienſt verſahen, ſich während der ganzen Dauer des Treffens mit einer Veteranen würdigen Feſtigkeit und Disciplin benahmen.

Der Niagara litt zwar in einem viel geringeren Grade, aber dennoch würde deſſen Verluſt an ſieben und zwanzig Todten und Verwundeten von einer Schiffsmannſchaft, die nur wenig mehr als einhundert Kämpfer zählte, unter gewöhnlichen Umſtänden als verhältnißmäßig bedeutend gehalten werden. Weder der Niagara, noch irgend eines der kleineren Fahrzeuge, hatten im Rumpfe, in den Rahen und Segeln ungewöhnliche Beſchädigungen erhalten, indem der Feind einen ſo großen Theil ſeiner Anſtrengungen gegen den Lawrence richtete und ſobald zum Schweigen gebracht wurde, als jene Brigg und Kanonenboote am Ende des Treffens, ihre ihn der Länge nach beſtreichenden Stellungen eingenommen hatten.

Der von den Engländern erlittene Schaden war mehr

vertheilt, obgleich unter ſolchen Umſtänden anſehnlich. Nach dem offiziellen Bericht des Capitain Barclay verloren ſeine Fahrzeuge ein und vierzig Todte und vier und neunzig Verwundete, alſo im Ganzen ein hundert und fünf und dreißig Mann, zwölf Offiziere mit eingerechnet, genau dieſelbe Zahl des Verluſtes der Amerikaner. Es iſt kein Bericht veröffentlicht worden, der den Verluſt der einzelnen Schiffe beſonders angiebt, aber der Detroit verlor unter den Todten den erſten Lieutenant; der Commandeur, Capitain Barclay, und der Zahlmeiſter waren verwundet. Capitain Finnis von der Queen Charlotte war ebenfalls geblieben und der erſte Lieutenant verwundet. Der commandirende Offizier und der erſte Lieutenant von der Lady Prevoſt befanden ſich unter den Verwundeten, wie auch die Commandeure vom Hunter und Chippeway. Ihre ſämmtlichen Schiffe waren in Rumpf und Segeln ziemlich beſchädigt, die Queen Charlotte verhältnißmäßig am bedeutendſten. Ueberdies verloren der Detroit und die Queen Charlotte, zwei Tage nach dem Treffen, in einem Sturme ihre Maſten, als ſie in Put-in-Bay vor Anker lagen.

Es iſt nicht leicht, ein richtiges Verhältniß der Stärke der feindlichen Geſchwader zu einander bei dieſer Gelegenheit aufzuſtellen. Unter gewiſſen Umſtänden würden die Amerikaner materiell den Vorrang gehabt haben, während der Feind in anderer Hinſicht den Vortheil in vielleicht

gleichem Grade beſaß. Die Umſtände, unter welchen das Treffen wirklich geliefert wurde, machten die gegenſeitigen Vortheile und Nachtheile beinahe ganz gleich, indem die Schwäche des Windes die beiden ſtärkſten der amerikaniſchen Fahrzeuge verhinderte, aus der beſonderen Art ihrer Wirkſamkeit, ausgenommen zu Ende des Treffens, Nutzen zu ziehen, hingegen der Bewaffnung des Detroit ganz beſonders günſtig war, während wiederum die Ebenheit der Waſſerfläche die leichten amerikaniſchen Fahrzeuge, ſobald ſie in die gehörige Nähe kommen konnten, ſehr wirkſam machte. Nach glaubwürdigem Zeugniß war der Detroit ein ſchwereres und ſtärkeres Schiff, als irgend eine der amerikaniſchen Briggs, und die Queen Charlotte bewies, daß ſie ein viel beſſeres Fahrzeug ſei, als man erwartet hatte; auch die Lady Prevoſt war ein großer, für den Krieg tauglicher Schooner. Es war vielleicht ein Unglück für den Feind, daß die Bewaffnung dieſer beiden Schiffe den Umſtänden nicht angemeſſen war, welche die Wirkſamkeit des Detroit begünſtigten, indem dadurch die Einheit ſeiner Bemühungen zerſtört wurde. Kurz, es ſcheint, daß das Treffen, beinahe während der Hälfte ſeiner Dauer, was die Wirkſamkeit betrifft, mit den langen Kanonen der beiden Geſchwader geliefert wurde. Dies war für den Detroit und die amerikaniſchen Kanonenboote beſonders günſtig, während die letzteren den Vortheil des ruhigen Waſſers, aber auch den Nachtheil hatten, daß ſie keine Quarters beſaßen. Die Seiten

des Detroit, welche von ungewöhnlicher Stärke waren, waren mit Kugeln angefüllt, welche nicht durchdrangen.*)

In Betreff der Anzahl der Mannſchaft beider Geſchwader konnte wohl kein großer Unterſchied ſtattfinden. Mr. Yarnall, der erſte Lieutenant auf dem Lawrence, bezeugte vor einem Unterſuchungsgerichte im Jahr 1815, daß die Brigg, zu welcher er gehörte, nur „einhundert und einunddreißig Männer und Knaben von jeder Art," an Bord gehabt habe, und daß von dieſen nur einhundert und drei zum Gefecht tauglich geweſen wären. Der Niagara war faſt in derſelben Lage. Ein Theil der Mannſchaften ſämmtlicher Fahrzeuge gehörte zu der Miliz, und ohne eine bedeutende Anzahl Freiwilliger aus der Armee, hätte das Gefecht in der That gar nicht geliefert werden können. Die Engländer waren ebenfalls nicht beſſer daran, denn ſie hatten eine bedeutende Anzahl Soldaten an Bord, obgleich dieſe Leute bei ruhigem Waſſer und unter den damaligen Umſtänden wohl eben ſo brauchbar waren, als wirkliche Matroſen. Einen beſonderen Nachdruck legte man zu jener Zeit darauf, daß ein Theil der britiſchen Mannſchaften aus Provinzialen beſtanden habe; aber die Geſchichte dieſes Continents hat

*) Die Backbordſeite des Detroit ſoll ſo viele Kugeln und außerdem noch ſo viele Merkmale derſelben enthalten haben, daß deßhalb die Güte des amerikaniſchen Pulvers in Zweifel gezogen worden iſt. Es iſt jedoch möglich, daß die Urſache in der Entfernung lag, welche eine geraume Zeitlang für Karthaunen zu groß war.

zahlreiche Beiſpiele aufzuweiſen, daß Leute ihres Charakters Schlachten gewonnen haben, welche wohl den Ruhm ihres Mutterlandes erhöhen halfen, aber ihnen ſelbſt keinen Vortheil gewährten. Die rüſtigen Grenzbewohner der amerikaniſchen Seen ſind eben ſo fähig, Strapatzen zu ertragen, als bereit zum Kampfe und eben ſo muthig in der Schlacht, als die Seeleute irgend einer Marine der Welt. Alles was ſie bedürfen, ſind gute Anführer und dieſe ſcheinen die Engländer im Capitain Barclay und ſeinen Untergebenen beſeſſen zu haben.

In ſeinem Schlachtbericht lobte Capitain Perry das Betragen des Capitain Elliot, des zweiten nach ihm im Commando, des Mr. Turner, der den Caledonia commandirte, und der Offiziere ſeines eigenen Schiffes. Eben ſo belobte er die Offiziere des Niagara, den Mr. Packett vom Ariel und den Mr. Champlin vom Scorpion. Man iſt jetzt überzeugt, daß die Uebergehung der Namen von den Commandeuren der Kanonenboote im Hintertreffen, nur zufällig geſchahe. Es ſcheint, daß dieſe Fahrzeuge im Allgemeinen mit großer Tapferkeit geführt wurden. Gegen das Ende des Gefechts wurde der Caledonia und einige der Kanonenboote in der That mit einem Muthe geleitet, der, wenn man deren gänzlichen Mangel an Quarters bedenkt, an Tollkühnheit grenzte. Es iſt bekannt, daß ſie dem Feinde, als er die Flagge ſtrich, auf den Anruf nahe gekommen waren und wirklich angerufen wurden. Die Trauben- und Kartätſchenkugeln, welche

der Niagara und die Schooner während den letzten zehn Minuten des Gefechtes warfen, und welche den Feind verfehlten, raſſelten durch die Raaen der freundlichen Schiffe, die ſich gegenüber lagen und beſtrichen die Engländer der Länge nach von hinten und von vorn.

Capitain Perry wurde zu jener Zeit, wegen der Art, in welcher er ſein Geſchwader in das Treffen brachte, getadelt, weil er hätte warten ſollen, bis ſeine Linie formirt war, damit die kleinen Fahrzeuge zum Angriff kommen konnten. Man pflegt zu ſagen, daß „ein Offizier ſelten ſchlimmer in ein Gefecht ging, oder beſſer aus demſelben herauskam.“ Die Wahrheit wird zu oft der Antitheſe geopfert. Die Art des Angriffs ſcheint vom Feinde als ſcharfſinnig anerkannt worden zu ſein, eine Meinung, die für dieſelbe ſpricht. Die Schwäche des Windes war für die Amerikaner, während ſie ſich in ſchräger Richtung annäherten, ganz beſonders ungünſtig, aber daß er ſich gänzlich legen würde, konnte nicht vorausgeſehen werden. Die Kürze der Entfernungen auf dem See machte eine Flucht ſo leicht, daß kein Commandeur, der ein Gefecht wünſchte, entſchuldigt werden könnte, wenn er auf dieſen Grund hin gezaudert hätte. Die Schlachtlinie war in hohem Grade verſtändig, indem die Art, in welcher der Lawrence von dem Ariel uud dem Scorpion unterſtützt wurde, einfach und ſinnreich war. Indem man auf die Spitze der Linie des Feindes losſteuerte, wurde dieſer verhindert durch Umdrehen den

Wind zu gewinnen, und als Capitain Elliot mit dem Niagara dieſes Manöver nachahmte, erhielt das amerikaniſche Geſchwader dadurch eine ſehr gebietende Stellung, welche Capitain Perry auch ſogleich benutzte. Mit einem Worte, der amerikaniſche Commandeur ſcheint ſeinen Plan mit Geſchicklichkeit und Verſtand angelegt zu haben, und in allen Stücken, worin er nicht gelang, war dies nur Folge des Zufalls. Es gab ſtets nur eine Meinung über die Art, in welcher er ſeinen Irrthum wieder gut machte, ſelbſt wenn man zugeben will, daß ein Fehler zu Anfang begangen wurde; indem die vereinten Bewegungen des Niagara und der kleinen Fahrzeuge am Ausgang des Treffens, eben ſo verſtändig als kühn und entſcheidend waren. Das perſönliche Benehmen des Capitain Perry während des ganzen Tages verdiente alles Lob *). Als ſein Schiff nutzlos geworden war, verließ

*) Die öffentliche Meinung, welche in ſolchen Dingen gewöhnlich ein ſchiefes Urtheil hat, denkt ſich das bloße Paſſiren von einem Boote zum andern, während des Gefechts, als eine weit kühnere Handlung, als das Kämpfen auf dem Verdeck eines Schiffes. Dies war der geringſte von Perry's Verdienſten. Capitain Elliott befand ſich eine viel längere Zeit in demſelben Boote und paſſirte zweimal beinahe die ganze Linie, und Mr. M'Grath verließ den Niagara, um von den anderen Fahrzeugen Kugeln [zu holen, noch ehe Capitain Perry den Lawrence verlaſſen hatte. Ebenſo paſſirte ein Boot zweimal, wenn nicht dreimal, von dem Caledonia zum Trippe, in der Hitze des Gefechts, und es iſt wohl möglich, daß auch andere von Fahrzeug zu Fahrzeug abgeſchickt

er es nicht, um ſich aus der Schlacht zurückzuziehen, ſondern um ſie zu gewinnen, eine Abſicht, die vollkommen bewährt wurde und ſich mit einem Triumph endete.

Die britiſchen Schiffe ſcheinen mit Tapferkeit gefochten zu haben und ergaben ſich nur dann, als die Schlacht hoffnungslos verloren war. Das Fallen ihrer verſchiedenen Commandeure war entſchieden gegen ſie, obgleich es nicht wahrſcheinlich iſt, daß ſie den Tag wieder gewinnen konnten, nachdem der Niagara die Spitze ihrer Linie erreicht hatte und die Kanonenboote am Gefecht Theil nahmen. Wenn der Feind einen Fehler beging, ſo beſtand er darin, daß er ſeinen Curs nicht veränderte, als er zu wenden verſuchte, aber es iſt ganz wahrſcheinlich, daß der Zuſtand ſeiner Schiffe die erſtere Bewegung nicht zuließ. Es gab einen Augenblick, wo ſich der Feind für den Sieger hielt, und ſelbſt einige Minuten, wo die Amerikaner ungewiß waren, obgleich ſie niemals verzweifelten; aber nur ein Moment war hinreichend, dieſe Ge-

wurden. Capitain Perry's Verdienſt lag in ſeinem unbeugſamen Entſchluß, nicht beſiegt zu werden, und in der Art, neue Mittel zum Siege zu finden, wenn die alten nicht mehr glücken wollten. Die von dem Niagara am Ende des Treffens genommene Stellung, die Thatſache, daß er die beſten Mittel anwendete, um ſeinen Verluſt zu erſetzen, und die Beweggründe, warum er von dem einen Schiffe auf das andere überging, begründen ſeine Anſprüche auf Bewunderung. Ohne Zweifel war man perſönlicher Gefahr auf allen Booten ausgeſetzt, aber die perſönliche Gefahr war aller Orten bei dieſer Gelegenheit vorhanden

fühle zu verändern; er lehrte den Glücklichen die Veränderlichkeit des Glücks und erinnerte den Unterdrückten an die Tugend der Beharrlichkeit *).

Capitain Perry erhielt für ſein Benehmen in dieſer Schlacht eine goldene Medaille vom Congreß. Ebenſo erhielt auch Capitain Elliot eine goldene Medaille. Sämmtliche Offiziere und Mannſchaften empfingen Belohnungen und die Nation hat ſchon längſt dieſes Treffen als einen ihrer ſtolzeſten Siege auf dem Waſſer betrachtet.

Die Folgen des Sieges waren augenblicklich und von hoher Wichtigkeit. Die vier kleinſten der Priſen wurden in Transporte verwandelt, und das amerikaniſche Geſchwader, mit der einzigen Ausnahme des Lawrence, wurde zu demſelben Dienſte verwendet. Die Engländer hatten Detroit und alſo auch Michigan geräumt, und am 23. September führte das Geſchwader eine Truppenabtheilung von 1200 Mann in die Nähe von Malden, in Ober-Canada, welches ſie in Beſitz nahmen; am 27. ging Capitain Perry in dem Ariel hinauf nach Detroit, und nahm in Verbindung mit der Armee, auf's Neue Beſitz von dieſer Stadt. Einen oder zwei Tage ſpäter ging

*) Als man vom Detroit Beſitz nahm, ging der enternde Offizier in die Cajüte, wo er den Capitain Barcley, zwar leidend an ſeinen Wunden, aber dennoch ſtolz und aufgeregt fand. „Wollen Sie meinen Degen holen, Sir?" rief er aus. „Nein, Sir, ich will nur Beſitz von dem Schiffe nehmen." „Nun gut, Sir," fuhr Capitain Barcley fort, „ich hätte keinen Sixpence für Ihr Geſchwader gegeben, als ich das Verdeck verließ!"

Capitain Elliott mit dem Niagara, der Lady Prevoſt, dem Scorpion und der Tigreß auf den St. Clair See, um des Feindes Bagage abzuſchneiden. Am 2. October verſammelte ſich ein Theil der Fahrzeuge an der Mündung der Thames, mit Vorräthen für die Armee, und als die Letzteren vorrückten, ging Capitain Elliott mit dem Scorpion, dem Porcupine und der Tigreß den Strom hinauf, bis er zu einer Stelle gelangte, wo es durch das Ufer des Fluſſes zu gewagt war, die Fahrzeuge dem Feuer der Indianer auszuſetzen. Die Schlacht bei den Moravian-Städten wurde am 5. deſſelben Monats geliefert, in welcher die Wilden eine tüchtige Züchtigung erhalten und beinahe der ganze rechte Flügel der britiſchen Armee in den Canada's die Waffen vor den amerikaniſchen Freiwilligen zu Pferde geſtreckt hatten. Nach dieſem Treffen, welches den größten obern Theil der Provinz in die Hände der Sieger gab, wurden die Fahrzeuge beſchäftigt, die erbeuteten Kriegs- und andere Vorräthe wegzuſchaffen. Am 18. October erließen der General Harriſon und Capitain Perry, welcher Letztere der Schlacht auf dem Lande beigewohnt hatte, vereint eine Proklamation zur beſſern Regierung des beſiegten Territoriums, worin ſie dem Volke die alten Geſetze und Gebräuche und die Rechte des Eigenthums zuſicherten.

Am 23. October transportirte das Geſchwader die Armee des Generals Harriſon nach Buffalo, und am 25. entſagte Capitain Perry dem Commando auf den

Ober-Seen zu Gunſten des Capitains Elliot, und verfügte ſich nach der Meeresküſte. Am 29. November erhielt dieſer tapfere und glückliche Offizier die Beſtallung als Capitain, welche vom Tage ſeines Sieges datirt war, und bald darauf ward ihm das Commando über den Java von 44 Kanonen, eine neue Fregatte, welche eben zu Baltimore ausgerüſtet wurde, übergeben *).

Zehntes Kapitel.

Fahrzeuge auf dem Stapel. — Briggs werden vom Stapel gelaſſen. — Vergeblicher Verſuch. — Kreuzen der engliſchen Force. — Fort Oswego. — Erſtürmung des Forts. — Verſtärkungen. — Brigade von Booten. — Tapfere That. — Der Mohawk vom Stapel. — Kritiſcher Moment. — Amerikaniſches Geſchwader. — Blockade von Kingſton. — Ein Sturm. — Der St. Lawrence.

Der Winter von 1813—14 wurde in Sacketts-Harbour und Kingſton zur Erbauung von Schiffen für den nächſten Sommer und zu gegenſeitiger aufmerkſamer Bewachung verwendet, damit nicht der Gegner, durch einen coup-de-main gegen die auf dem Stapel befindlichen Fahrzeuge, die Herrſchaft auf dem See erlangen

*) Im Marine-Departement befindet ſich unter den Acten ein Brief des Capitain Perry, welcher erſt ein Jahr lang Commandeur geweſen war, worin er ſeine Zweifel ausdrückt, dieſen Rang über den Köpfen ſeiner Seniors anzunehmen, und ſeine Willigkeit, ihren Anſprüchen nachzuſtehen.

möchte. Kingſton war außerordentlich befeſtigt worden, während die Werke im Harbour von geringer Bedeutung waren. Da der See von einem Orte zum andern feſt zugefroren war, ſo daß man mit Schlitten in wenigen Stunden dahin gelangen konnte, ſo waren die Amerikaner fortwährend gegen einen Ueberfall auf der Hut. Die Vorkehrungen des Com. Chauncey zu dieſem Zwecke waren jedoch von der beſten Art und flößten dem Feinde ſo viel Reſpect ein, daß er den Verſuch nie wagte, ſo ſehr er auch zu dem Unternehmen geneigt war.

Im Februar wurden drei Fahrzeuge im Harbour begonnen, eine Fregatte von 50 Kanonen und zwei große Briggs, jede zu zwei und zwanzig Kanonen beſtimmt. Da es bekannt war, daß die Engländer ſehr bedeutende Unternehmungen im Schiffbau begonnen hatten, ſo wurde ebenfalls das Holz zu einer zweiten Fregatte bereit gelegt. Com. Chauncey hatte ſich nach dem Sitz der Regierung begeben und kehrte erſt gegen das Ende des Monats nach dem Harbour zurück, wo er den Capitain Crane, ſeinen Nächſten im Commando, und Mr. Eckford, den Baumeiſter, fand, welche während ſeiner Abweſenheit ſehr thätig geweſen waren. Zu Anfang März langten viele Ueberläufer an, und ſie kamen alle in ihren Angaben überein, daß das größte Schiff des Feindes, welches im vergangenen Herbſt begonnen wurde, kalfatert und gedeckt ſei, und daß es zu ſechzig Kanonen gebohrt wäre. Ebenſo ſollte ein drittes Schiff

begonnen worden ſein. In Folge dieſer Nachricht wurde die Form der erſten amerikaniſchen Fregatte bedeutend vergrößert. Am 26. März erhielt man die wichtige Nachricht, daß der Feind den Bau eines Zweideckers von ungewöhnlicher Größe wirklich begonnen habe. So ſtand es denn zu erwarten, daß dieſe Gewäſſer des Binnenlandes, auf welchen bisher nichts größeres als Kriegsſchaluppen geſchwommen hatten, Zeugen der Evolutionen ganzer Flotten werden ſollten!

Während des ganzen Winters war die Kränklichkeit im Harbour von dem traurigſten Charakter. Fünf Monate lang ſtanden nie weniger als die Hälfte der Mannſchaft des Madiſon auf der Krankenliſte, und der fünfte Theil derſelben wurde zu Grabe getragen.

Am 7. April wurde eine der neuen Briggs von Stapel gelaſſen und erhielt den Namen Jefferſon. Doch die Kanonen, welche ſchon vor zwei Monaten nach New-York abgegangen waren, hatten noch nicht einmal Albany erreicht. Die andere Brigg wurde am 10. vom Stapel gelaſſen und erhielt den Namen Jones. Jedoch weder Mannſchaft noch Kanonen waren bis jetzt für irgend eines dieſer Fahrzeuge angekommen. Am 11. April erfuhr man mit Gewißheit, daß der Feind mit allen ſeinen Schiffen vom vergangenen Jahre im Strome zum Auslaufen bereit liege, und am 14. brachte er ſeine beiden Fregatten auf das Waſſer. Sobald es das Eis erlaubte, wurde die Lady of the Lake abgeſchickt, um die Bewe-

gungen der Engländer zu beobachten. Da nun gegen das Ende dieſes Monats die Operationen auf dem Ontario-See ſo wichtig wurden und die Entfernungen ſo groß waren, ſo wurde Commodore Chauncey ſeines Commando's auf den Ober-Seen überhoben, und Capitain Sinclair, früher vom Pike, zu ſeinem Nachfolger ernannt. Zu derſelben Zeit wurde Capitain Elliott nach dem Ontario-See geſchickt und erhielt das Commando über den Sylph, von welchem Capitain Woolſey auf den Jones verſetzt wurde. Die Bewaffnung des erſtern Schiffes, welche im vergangenen Sommer als unbrauchbar gefunden war, wurde zu ſechzehn Vierundzwanzigpfund Karthaunen in regulärer voller Lage umgeändert und es ſelbſt einer Brigg gleich getakelt.

Am 25. April entdeckte ein Wachtſchiff unter dem Commando des Lieutenants Dudley, drei Boote in der Nähe und gab ſogleich Feuer auf ſie. Die Fremdlinge erwiederten das Feuer nicht, ſondern ruderten ſchnell ab. Nach erhaltener Verſtärkung ſetzte Mr. Dudley ihnen nach, konnte aber nicht wieder mit dieſer verdächtigen Partie zuſammentreffen. Am nächſten Tage unternahm man eine genaue Nachſuchung und fand auf der Stelle im See, wo die Fremdlinge das Feuer des Wachtſchiffes erhalten hatten, ſechs Fäßchen mit Pulver, welche paarweiſe mit Stricken zuſammengebunden waren, ſo daß ein Mann zwei auf einmal auf ſeinen Schultern forttragen konnte. Sie hatten Zündlöcher und waren ohne Zweifel zum

Sprengen der Fregatte beſtimmt. Wären aber auch die Abenteurer glücklich in den Schiffraum gekommen, ſo hätten ſie dennoch nichts ausrichten können, indem ein Lieutenant, 2 Kadetten und 10 Mann jede Nacht unter dem Schiffe Wache hielten. Der Madiſon, deſſen Kanonen mit Musketenkugeln geladen waren, lag unter deſſen Boden vor Anker. Auch waren doppelte Schildwachen auf den Außenpoſten aufgeſtellt und im Waſſer lagen Sperrbäume.

Ungefähr um dieſe Zeit, wo ſo viel von der Thätigkeit der Bauleute abhing, wurde aus Verſehen einer der beſten Schiffbauer von einer Schildwache erſchoſſen, und ſämmtliche Zimmerleute der Nation, welche vollkommen Herren ihrer Handlungen waren, hörten auf der Stelle zu arbeiten auf. Eine kurze Zeit lang hielt man die unglücklichſten Folgen für unvermeidlich, doch Mr. Eckford's Bemühungen gelang es, mit dem Einfluß des Commodore, die Gefühle dieſer Leute zu beſänftigen, worauf ſie zu ihrer Arbeit zurückkehrten.

Die Herrſchaft über den See wurde nun von beiden Seiten für ſo wichtig gehalten, daß viele Schiffe auf dem Ocean beigelegt wurden, um deren Offiziere und Mannſchaften für dieſen Dienſt zu verwenden, indem der Sold auf Seiten der Amerikaner um 25 Prozent erhöht wurde. Man glaubt, daß der Feind ähnliche Mittel anwendete.

Am 2. Mai lief die amerikaniſche Fregatte vom Stapel und erhielt den Namen Superior. Eine andere von geringerer Größe wurde nun unverzüglich begonnen. An-

fangs Mai langten auch die Kanonen im Harbour an, obgleich die ſchwerſten immer noch ihren Weg wegen der unvollkommenen Schifffahrt auf dem Mohawk und Wood-Fluſſe nach Oſwego zu ſuchen hatte. Am 4. bemerkte die Lady of the Lake unter Lieutenant Gregory in der Abenddämmerung 6 feindliche Fahrzeuge, welche von Kingſton herkamen und nach Amherſt-Bay zuſteuerten; am 5. erſchienen 7 Segel des Feindes in der Nähe von Oſwego. Die größten Anſtrengungen wurden nun gemacht, um den Pike, Madiſon, Jefferſon, Sylph und Oneida zur Verfolgung abſenden zu können, indem dieſe Fahrzeuge die einzigen waren, welche ihre Bewaffnung beſaßen, da die kleinen Schooners ziemlich allgemein als Kreuzer aufgegeben und in Transporte verwandelt worden waren. Man erhielt jedoch vom Capitain Woolſey, der damals auf Dienſt in Oſwego war, den Bericht, daß ſich ganz gewiß eine der neuen Fregatten in dem Geſchwader des Feindes befände, und Mr. Gregory brachte die Nachricht ein, daß er daſſelbe am Tage zuvor bei den Ducks geſehen habe. Da nun die ſo große Uebermacht der Engländer eine Schlacht gänzlich bei Seite ſtellen mußte, ſo gab Commodore Chauncey ſeine Abſicht auszulaufen, auf.

Die active kreuzende Force unter Sir James Yeo beſtand aus dem Prince Regent von 58 Kanonen, unter Capitain O'Conner, dem Flaggenſchiff, bewaffnet mit langen, ſchweren, 68 und 32 Pfund Karthaunen und mit einer Mannſchaft von beinahe 500 Mann; der Princeß Char-

lotte von 42 Kanonen, unter Capitain Mulcaſter, mit faſt eben ſo ſchweren Kanonen und zwiſchen 3 bis 400 Mann; dem Montreal (früher Wolfe), unter Capitain Downie; dem Niagara (früher Royal George), unter Capitain Popham; dem Charwell (früher Moira), unter Lieutenant Dobbs; dem Magnet (früher Sidney Smith), dem Star (früher Melville), unter Capitain Clover, und dem Netley (früher Beresford), unter Lieutenant Owens. Es war augenſcheinlich, daß nur ſehr ſchwere Fregatten den größten dieſer Fahrzeuge gegenüber ſtehen konnten.

Capitain Woolſey war nach Oſwego geſchickt worden, um die ſchweren Kanonen, Taue u. ſ. w. für die beiden neuen Fregatten nach dem Harbour zu transportiren. Die meiſten davon waren bei den Fällen, 12 Meilen oberhalb der Stadt, angekommen, wo man ſie der Sicherheit wegen ſo lange ließ, bis die Schooner beladen und einzeln abgeſchickt werden konnten. Der Growler lag gerade zu dieſer Beſtimmung im Fluſſe, als Sir James Yeo, wie oben erwähnt, in der Nähe erſchien. Er beabſichtigte am 5. mit einer Truppenabtheilung einen Angriff zu machen, aber das Wetter veranlaßte ihn, ſein Vorhaben aufzuſchieben. Bei dieſer Gelegenheit wurden einige Schüſſe gewechſelt und der Feind ließ ein oder zwei leere Boote dabei im Stiche. Als am folgenden Tage jedoch die Umſtände günſtig waren, wurde der anfängliche Plan wieder vorgenommen.

Oſwego war damals ein Städtchen von nicht ganz

500 Einwohnern und ohne reguläre Befeſtigungswerke. Als die Colonieen noch zu England gehörten, befand ſich jedoch dort ein Fort von einiger Größe, deſſen Ruinen auf einer erhöhten Ebene der Landſpitze des der Stadt gegenüberliegenden Ufers, ſtanden Die Werke waren zwar ziemlich ausgedehnt, aber niemals ſehr ſtark gewe- ſen. Dieſelben beſtanden aus einfachen Wällen von Erde, mit Baſteien aus demſelben Material, trockenen Gräben von geringer Tiefe, einem natürlichen Glacis, Pfahlwer- ken, Bruſtwehren und einigen wenigen unbedeutenden Außen- werken. Die amerikaniſche Regierung hatte ſie in Verfall gerathen laſſen, und da ſie kein Mauerwerk hatten, ſo waren die Gräben beinahe gefüllt, die Bruſtwehren abge- nutzt, die Pfähle und Palliſaden verfault und ſelbſt das Thor und die Barracken verſchwunden. Nachdem der Krieg erklärt worden war, blieben an dieſem Punkte oft ganze Regimenter Wochenlang, während ihres Marſches zum Schauplatz des Krieges, da derſelbe öffentliches Eigen- thum war; und weil er auch als Exercierplatz den Trup- pen gute Gelegenheit darbot, ſo war er zu deren temporä- ren Aufenthalt ausgewählt worden. Man hatte zu dieſem Zwecke rohe Barracken aufgeführt und auch ein Thor erbaut. Noch einige andere Ausbeſſerungen mochten wohl vorgenommen worden ſein, wie z. B. das Aufſtellen eines mangelhaften Pfahlwerks; aber die Gräben und Wälle konnten immer noch an vielen Stellen von einem Reuter paſſirt werden. Mit kurzen Worten, als ein bloßes Feld-

werk und mit einer hinreichenden Beſatzung, hätte dieſes ſogenannte Fort furchtbar werden können; es bot gute Gelegenheit dar zu einer Canonade nach der Einfahrt und beherrſchte den Fluß im Verhältniß zu der Zahl der Mannſchaft und Kanonen, die ſich gerade dort befanden; indeſſen gegen eine überlegene Force in einem ernſten Gefechte, konnte es von keinem weſentlichen Nutzen ſein und nichts wäre leichter geweſen, als es zu erſtürmen, denn eine Belagerung war ganz überflüſſig. Kurz, nach der eigentlichen Bedeutung des Wortes, war es kein Fort mehr, noch wurde es zu den Befeſtigungswerken des Landes gerechnet, ja ſelbſt das Recht des Eigenthums war dem Staate New-York übertragen worden.

Zu der nämlichen Zeit, als Sir James Yeo erſchien, lag im Fort Oswego ein Bataillon leichter Kavallerie unter dem Obriſt-Lieutenant Mitchell, aus 290 ſchlagfertigen Leuten beſtehend. Da die Umgegend in der Entfernung von 40 Meilen wenig beſſer als eine Wildniß war, ſo hatte man nur noch einige Milizen einrufen können. Doch eine detaillirte Erzählung des nun folgengenden Ereigniſſes würde einem anderen Zweig unſeres Gegenſtandes zu viel Abbruch thun. General-Lieutenant Drummond commandirte die engliſchen Truppen, und beide Dienſtgattungen vereinigt wurden ausgeſchifft; ihre Force belief ſich nach verſchiedenen Angaben von 1000 bis auf 1800 Mann. Die Schiffe eröffneten ein heftiges Feuer und die Landung wurde bezweckt. Obriſt-Lieute-

nant Mitchell, der nicht ganz 400 Mann und nur zwei brauchbare große Kanonen beſaß, empfing den Feind am Ufer und ſchlug ſich mit ihm ſo lange, als es die Klugheit erlaubte, im Walde und auf der Ebene, worauf er ſich nach den Fällen retirirte, indem ein Rückzug nach dem Fort eine Gefangenſchaft vorausſehen ließ. Wäre daſſelbe auch in gutem Zuſtande geweſen, ſo hätte es doch nicht weniger als 1000 Mann vor der Erſtürmung wegen ſeiner Größe retten können. Die Vertheidigung, obgleich von Anfang an hoffnungslos, war ſehr heftig und der Feind geſtand einen Verluſt von 59 Mann ein, obgleich man denſelben bedeutend größer geglaubt hatte. Die Amerikaner hatten 6 Todte, 38 Verwundete und 25 Vermißte, oder 69 Mann im Ganzen. Lieutenant Pierce und einige anweſende Seeleute miſchten ſich in die Glieder der Soldaten und fochten mit Tapferkeit. Der Growler, der einzige im Hafen befindliche Transport, wurde verſenkt, ſobald die Landung bewirkt worden war.

Der Feind blieb zwei Tage in Oswego, wo er den Growler wieder flott machte und mit ſich weg führte, alſo das dritte Mal ſeit dem letzten Jahre, daß dieſes Fahrzeug genommen wurde. Nur wenig Vorräthe wurden in der Stadt gefunden, da dieſelben nach dem Befehl des Commodore Chauncey bei den Fällen aufbewahrt worden waren, bis die Fahrzeuge bereit wären ſie fortzuſchaffen. Im Ganzen zogen die Engländer nur ſehr wenigen Vortheil aus dieſem Angriff und die Amerikaner erlitten, die

Todten und Verwundeten abgerechnet, faſt gar keinen Schaden. Die Marine verlor mit dem Growler einige Kanonen, nebſt mehreren Kugeln und etwas Tauwerk. Auf Seiten des Feindes wurde der Capitain Mulcaſter von der Princeß Charlotte, ein Offizier von großer Tapferkeit, der mit einer Brigade von Seeleuten gelandet war, gefährlich verwundet. Das Benehmen des Oriſt-Lieutenant Mitchell wurde, als durch Feſtigkeit und Muth ausgezeichnet, ſehr belobt.

Sir James Yeo kehrte nun nach Kingſton zurück, landete die Truppen, lief am 19. wieder aus und jagte die Lady of the Lake in den Harbour, vor welchem Orte er mit vier Schiffen und der Brigg erſchien, womit er dieſen Hafen zum erſten und einzigen Male während des Krieges blockirte. In dieſem Augenblick langten viele Vorräthe und einige der leichteren Kanonen, deren Route wegen des Angriffs verändert worden war, zu Lande an, die ſchweren Kanonen und Taue blieben aber noch im Oſwego Fluſſe.

Gegen Mitte des Monats Mai kamen Verſtärkungen an Offizieren und Mannſchaften von der Meeresküſte an. Der Macedonian war in den Thames beigelegt worden, und Mr. Rodgers, deſſen erſter Lieutenant, nebſt der Mannſchaft trafen zwiſchen dem 11. und 21. ein. Capitain Elliott ſchloß ſich wiederum der Station am 12. an, und Capitain Trenchard am 15. Der Erie, eine neue Kriegsſchaluppe, damals bei Baltimore blockirt, wurde

ebenfalls beigelegt und deſſen Commandeur nebſt der Mannſchaft war ſchon einige Zeit vorher eingetroffen und an Bord des Jefferſon geſchickt worden.

Ungeachtet aller Anſtrengungen bei dem Bauen, blieben die Schiffe ohne Kanonen und Taue dennoch nutzlos und die meiſten der zu den Fregatten gehörigen mußten noch zu Waſſer transportirt werden, weil deren Fortſchaffung mit anderen Mitteln wegen ihres Gewichtes und der Schlechtigkeit der Wege, zu koſtſpielig und zu ſchwierig war. Capitain Woolſey, der immer noch mit der Beſorgung dieſes Geſchäftes beauftragt blieb, hatte das Gerücht ausgeſprengt, daß die ſchweren Artikel nach dem Oneida See zurückgeſchickt werden ſollten, und nachdem man hinlängliche Zeit gelaſſen hatte, in welcher der Feind dieſe Nachricht hören konnte, wurden die Kanonen über die Fälle gerannt und am 28. Mai bei Sonnenuntergang langten in Oſwego 19 Boote an, welche mit 21 langen Zweiunddreißig-Pfündnern, 10 Vierundzwanzig-Pfündnern, 3 Zweiundvierzig Pfund Karthaunen und 10 Ankertauen beladen waren. Als die Wachtſchiffe raportirt hatten, daß die Küſte ſicher ſei, ruderte die Brigade von Booten in der Dämmerung aus dem Fluſſe und erreichte am 29. bei Sonnenaufgang die Mündung des Big Salmon Fluſſes. Unerklärlicher Weiſe war eines der Boote verſchwunden.

Capitain Woolſey war von einem Detaſchement von 130 Büchſenſchützen unter dem Major Appling begleitet,

und am Big Salmon Fluſſe fand er noch eine Partie Oneida-Indianer, welche man angewieſen hatte, dem Ufer entlang zu folgen. Die Brigade ſetzte nun ihren Weg fort, lief in den Big Sandy Fluß ein, und näherte ſich noch zwei Meilen weiter ihrem Beſtimmungsorte, da man durch die Blockade gezwungen war, die Vorräthe für den übrigen Theil des Weges zu Lande zu transportiren.

Zu dieſer Zeit lag das engliſche Geſchwader einige Meilen von Harbour vor Anker, und das vermißte Boot war in der angeblichen Hoffnung, den ganzen Weg zu Waſſer machen zu können, einſtweilen vorausgegangen. Als es die engliſchen Schiffe erblickte, ruderte es, entweder aus Irrthum oder Verrätherei, gerade auf dieſelben zu, in dem wirklichen oder angenommenen Glauben, daß ſie Amerikaner ſeien. Man glaubt jedoch, daß die Leute im Boote wirklich im Irrthum waren.

Von den Gefangenen erfuhr Sir James Yeo die Lage des übrigen Theils der Brigade. Er hatte drei Kanonenboote auf der Station; auf eines derſelben ſchickte er den Capitain Popham vom Montreal und auf das andere den Capitain Spilsbury, und gab ihnen drei Kutter und ein kleines Boot zur Begleitung. Nachdem ſie getrennt in zwei Partien ohne Erfolg gekreuzt hatten, vereinigten ſie ſich wieder und nach erhaltener Gewißheit, daß die Brigade in den Sandy Fluß eingelaufen ſei, folgten ſie am 30. in der Hoffnung nach, dieſelbe aufzufangen.

Major Appling, der von dem Annähern des Feindes Kenntniß hatte, legte ſeine Scharfſchützen von den Indianern unterſtützt in den Hinterhalt, ungefähr eine halbe Meile unterhalb der Stelle, wo Capitain Woolſey ſeine Vorräthe auslud. Der Feind hatte eine Abtheilung Marineſoldaten unter zwei Lieutenants dieſes Corps an Bord. Dieſe nebſt einer Partie Seeleute wurden gelandet und die Kanonenboote näherten ſich, indem ſie dabei Trauben- und Kartäſchenkugeln in das Gebüſch warfen, um ſich den Weg zu bahnen. Major Appling ließ den Feind ganz nahe kommen, dann aber begrüßte er ihn mit einem heftigen Feuer der Schützen. Der Widerſtand war nur ſchwach und nach Verlauf von zehn Minuten baten die Engländer um Pardon. Der Feind verlor an Todten, einen Seecadetten und 14 Seeleute und Marineſoldaten, an Verwundeten, 2 Marine-Lieutenants und 26 Gemeine. Außer den Verwundeten wurde eine hinreichende Anzahl Gefangener gemacht, um ſeinen Geſammtverluſt auf 186 Mann zu ſteigern. Von den Booten, welche ſämmtlich genommen wurden, führten die drei Kanonenboote Sechsundachtzig-, Vierundzwanzig-, Achtzehn- und Zwölf-Pfund Karthaunen. Unter den Gefangenen befanden ſich die Capitaine Popham und Spilsbury, 4 See-Lieutenants und 2 Cadetten. Obgleich ſich eine beträchtliche Force in kurzer Entfernung oberhalb, außer dem Bereiche der Büchſen befand, ſo war das Commando des Major Appling, welches dieſe ſchöne That ausführte, kaum an Zahl dem Feinde gleich, und dennoch

wurde ihm nur Ein Mann verwundet. Dieſer kleine Sieg war die Folge eines Ueberfalls und eines Hinterhalts.

Um eine beſſere Idee von dem damaligen Zuſtand dieſer Grenze zu geben und den Beweis von dem Eifer, mit welchem der Dienſt verſehen wurde, zu liefern, müſſen wir erwähnen, daß, als die dem Capitain Woolſey anvertrauten Vorräthe gelandet waren, das Tau einer Fregatte vom Sandy Fluß nach dem Harbour, eine Entfernung von 8 Meilen, von einer Partie Seeleute auf den Schultern getragen wurde.

Da nun die meiſten Kanonen für den Superior angekommen waren, ſo hob der Feind, welcher von allen Bewegungen am Lande unterrichtet war, am 6. Juni die Belagerung auf. Sir James Yeo, der vor kurzem zwei Briggs zwiſchen Oſwego und dem Haarbour kreuzen ließ, ſtieß nun mit dem übrigen Theil ſeines Geſchwaders zu ihnen und darauf verſchwanden ſie ſämmtlich in nordweſtlicher Richtung. Zwei Tage ſpäter gelangte die letzte Kanone nach Sackett's Harbour. Die Fregatte, welche auf dem Stapel des Superior gebaut worden war, wurde am 11. Juni, alſo nach 34 Werktagen nach Legung des Kiels, auf das Waſſer gelaſſen. Sie erhielt den Namen Mohawk. An der Vollzahl der Mannſchaften des Geſchwaders fehlten jedoch noch 500 Mann, obgleich die Mannſchaft des Congreß von 38 Kanonen, welcher in Portsmouth, N. H., wegen großer Reparaturen lag, zu dieſem Dienſt beſtimmt wurde. Gegen Mitte des Monats langte

dieſe zum Theil an. Auch der Feind fuhr fort, ſowohl ſeine Armee, als auch ſeine Marine zu verſtärken, man ſahe **200** Boote auf einmal zu derſelben Zeit den St. Lawrence-Fluß hinauf gehen.

Gegen die Mitte dieſes Monats ſandte Commandant Chauncey den agirenden Lieutenaut Gregori mit drei Booten nach dem St. Lawrence, wo der Feind eine Linie von Kanonenbooten zur Deckung der Paſſage ſeiner Vorräthe und Verſtärkungen aufgeſtellt hatte, mit dem Auftrage, einige ſeiner mit Vorräthen beladenen Boote zu überrumpeln und wo möglich zu zerſtören. In dieſer Abſicht legte ſich Mr. Gregory bei einer der Inſeln in Hinterhalt, wo er aber von den Wachtſchiffen des Feindes entdeckt wurde, der ſogleich ein Kanonenboot zur Jagd auf ſie ausſchickte. Anſtatt aber dieſer Force auszuweichen, beſchloß Mr. Gregory ſie anzugreifen, warf ſich auf das Kanonenboot und nahm es, ohne einen Mann zu verlieren. Dieſes Fahrzeug führte eine 18 Pfund Kartaune und eine Mannſchaft von 18 Mann. Während Mr. Gregory mit ſeiner Priſe den Fluß hinauf fuhr, wurde er von einem viel größeren Boote verfolgt, welches 2 Kanonen und eine große Anzahl Ruder hatte. Hierdurch ſah er ſich genöthigt, das Boot zu durchlöchern und im Stich zu laſſen. Mr. Gregory war bei dieſer Gelegenheit von den Meſſrs. Vaughan und Dixon, zwei tapferen Schifffahrern des Sees, begleitet und brachte beinahe ebenſoviele Gefangene, als er Leute hatte, mit heim.

Zehn Tage ſpäter wurde Mr. Gregory, ebenfalls wieder von den Meſſrs. Vaughan und Dixon begleitet, mit zwei Booten nach Nicholas Eiland, nahe der Presque-Inſel abgeſchickt, um einige Transporte aufzufangen; im Falle des Mißlingens ſollte er auf der Presque-Inſel landen, wo der Feind einen beinahe fertigen Kreuzer, zu 14 Kanonen beſtimmt, auf dem Stapel hatte, den er zu zerſtören verſuchen ſollte. Dieſer Dienſt wurde auch nach Ueberſtehung großer Gefahren und vieler Leiden aus Mangel an Nahrungsmitteln, von der Partie vollkommen ausgeführt, nachdem ſie beinahe eine Woche abweſend geweſen war. Am folgenden Tage nach der Rückkehr von dieſer Expedition, empfing Mr. Gregory die Beſtallung als Lieutenant, zur Belohnung für die ſo ſchön ausgeführte Wegnahme des Kanonenbootes.

Unglücklicher Weiſe, gerade zu dieſer Zeit, wo das Geſchwader für den See ausgerüſtet werden ſollte und noch ſo viel zu thun war, um es wirkſam zu machen, wurde Commandant Chauncey, welcher großen Erſchöpfungen am Körper und Geiſt beſtändig ausgeſetzt war, von dem herrſchenden Fieber befallen, und mußte während des ganzen Monats Juli das Bett hüten. Dies ereignete ſich zu der kritiſchen Periode, wo General Brown die Reihe jener brillianten Schlachten am Niagara begonnen hatte, welche, indem ſie die diſciplinirten Truppen Amerika's und Englands gegenüberbrachten, den hohen Ruf der Armee begründeten, mit welchem ſie nach allem früheren

Mißgeſchick, aus dem Kriege von 1812 hervorging. Obgleich der Dienſt im Harbour ſeinen Weg ging, ſo litt er dennoch nothwendiger Weiſe, weil der Geiſt fehlte, der ihn geleitet hatte, und deſſen Hülfsmittel bewieſen, daß ſie dem Verſuche gewachſen ſeien, in einem Walde eine Flotte zu erſchaffen.

Man hatte gehofft, daß das Geſchwader bis gegen Mitte des Monats Juli zum Auslaufen bereit ſein würde; aber ſo viele der Handwerker waren ebenfalls erkrankt, daß es unmöglich wurde, den Mohawk vor dem 25. zu beendigen. Commandant Chauncey hatte ſich ſchon entſchloſſen, damit nicht das Auslaufen noch länger verzögert würde, das Commando dem ihm im Range nächſten Offizier, auf kurze Zeit zu übergeben, aber da er nun convalescent war und auch ein Wechſel der Mannſchaften durchaus nöthig wurde, weil die Leute unter ihren eigentlichen Offizieren zu dienen wünſchten, ſo vergingen 3 oder 4 Tage, bis dieſe wichtigen Veränderungen bewerkſtelligt waren. Am Nachmittage des 31. Juli wurde der Commodore an Bord des Superior getragen und das amerikaniſche Geſchwader ſegelte. Deſſen Force beſtand aus dem Superior von 62 Kanonen, unter Lieutenant Elton, Commodore Chauncey; dem Mohawk von 42 Kanonen, unter Capitain Jones; dem Pike von 28 Kanonen, unter Capitain Crane; dem Madiſon von 24 Kanonen, unter Capitain Trenchard; dem Jefferſon von 22 Kanonen, unter Capitain Ridgley; dem Jones von 22 Kanonen, unter Ca-

pitain Woolſey; dem Sylph von 14 Kanonen, unter Capitain Elliott; dem Oneida von 16 Kanonen, unter Lieutenant-Commodore Brown, und der Lady of the Lake, Wachtſchiff — die meiſten der kleinen Schooner waren als Kreuzer im Geſchwader aufgegeben worden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieſe Force, welche mit Ausnahme des Oneida aus kraftvollen Fahrzeugen beſtand, der der Engländer überlegen war, welche ſich alle Mühe gaben, durch die ſo ſchnell wie mögliche Erbauung des ſchon erwähnten Zweideckers, den Vorzug zu erlangen. Die Amerikaner, welche für den Augenblick ihre Kräfte erſchöpft hatten, unter den Nachtheilen ſchlechter Wege, kranker Handwerker und der großen Entferntheit von ihren Vorräthen zu Land, waren geneigt, ſich auf die Zufälligkeiten der Jahreszeit zu verlaſſen, indem ſie hofften, daß ein Sieg ſie der Nothwendigkeit des Bauens für immer überheben würde; denn man muß ſich erinnern, um die Anſtrengungen der beiden kriegführenden Mächte richtig zu würdigen, daß die Amerikaner, außer daß ſie mit den Wirkungen eines eben erſt von ſeinen Wäldern befreiten Landes zu kämpfen hatten, ein Uebel, welchem der Feind zu Kingſton nicht ausgeſetzt war, ſogar ſelbſt auch die Stadt bauen mußten, welche ſich im Harbour gebildet hatte, um nicht die nothdürftigſten Bedürfniſſe des Lebens entbehren zu müſſen. *)

*) Man ſagt, daß der größte Mangel, an welchem die Engländer

Commodore Chauncey, deſſen Befinden ſich in der reinen Luft des See's ſchnell beſſerte, erſchien am 5. Auguſt vor dem Niagara-Fluſſe, der ſich nun durch den Wechſel des Kriegsglückes wiederum im Beſitze der Engländer befand. Des Feindes Geſchwader war in dieſem Augenblick vertheilt, indem ſich deſſen große Schiffe auf dem unteren Theile des See's befanden, während viele ſeiner leichten Kreuzer mit dem Transport von Truppen oder Vorräthen nahe am oberen Ende beſchäftigt waren. Als ſich die amerikaniſchen Fahrzeuge näherten, ſchnitten ſie eine engliſche Brigg ab, welche Truppen von York nach Niagara führte, und jagten dieſelbe auf's Land, ungefähr zwei franzöſiſche Meilen weſtlich von Fort George. Der Sylph unter Capitain Elliott erhielt den Befehl, anzulaufen und ſie zu zerſtören; aber gerade, als jener im Begriff war zu ankern, ſteckte der Feind ſeine Brigg ſelbſt in Brand, welche denn auch bald aufflog. Dieſes Fahrzeug hielt man für den Charwell von 14 Kanonen.

Da der Feind zwei kreuzende Briggs und einen Schooner auf dem Niagara hatte, deſſen beide Ufer nun durch die Einnahme von Fort Niagara in ſeiner Gewalt

litten, im Holze zum Schiffbau beſtanden habe, indem die Gewohnheit, daſſelbe nach England zu exportiren, neben dem Alter von Kingſton, das nördliche Ufer beinahe von Holz entblößt hatte. Auf der andern Seite war eines der größten der amerikaniſchen Schiffe buchſtäblich im Walde gebaut worden.

waren, ſo ließ Commodore Chauncey den Jefferſon, Sylph und Oneida, unter dem Befehl des Capitain Ridgley, von dem erſteren Schiffe, zurück, um dieſelben zu bewachen und nachdem er ſich bei York umgeſehen hatte, ob irgend ein Theil der britiſchen Force ſich vielleicht dort befände, lief er vor Kingſton, wo er am 9. anlangte. Eins der engliſchen Schiffe befand ſich in der Nähe und wurde von dem amerikaniſchen Geſchwader in den Hafen gejagt. Am nächſten Tage wurde der Jones, unter Capitain Woolſey, auf eine Kreuzfahrt zwiſchen dem Oswego und dem Harbour abgeſchickt, und der Conqueſt, einer der beſten unter den Schoonern, welcher für alle Art leichter Dienſte, die ſich darbieten möchten, bewaffnet gehalten worden war, wurde auf dieſelbe Art beſchäftigt, da der Feind eine Quantität Mehl im Vorbeipaſſiren mit Hülfe der Boote aufgefangen hatte.

Von dieſer Zeit an bis zum Monat October, oder ſechs Wochen lang ohne Unterbrechung hielt Commodore Chauncey den Sir James Yeo in Kingſton eng blockirt und hatte den unbeſtrittenen Beſitz vom ganzen See. In der Abſicht, den Feind herauszulocken, ließ er blos vier Fahrzeuge in der Nähe, und da der Feind eine gleiche Anzahl beſaß, ſo glaubte man, daß dieſe Ausforderung ihn zu einer Schlacht verleiten würde. Sogar einige Kanonen ſchickte man auf's Land, um die Stärke der Fahrzeuge ſo genau als möglich gleich zu machen. Die

amerikaniſchen Schiffe waren: der Superior, von 58 *), der Mohawk, von 42, der Pike, von 28, und der Madiſon, von 24 Kanonen; die britiſchen: der Prince Regent, von 58, die Princeß Charlotte, von 42, der Wolfe, von 25, und der Niagara, von 24 Kanonen. Es iſt möglich, daß demohngeachtet auf Seiten der Amerikaner eine unbedeutende Uebermacht war, denn in einem Kampfe zwiſchen Fahrzeugen von ſolcher Stärke konnten die kleineren Schooner von keiner großen Bedeutung ſein; aber es war eine ſolche Uebermacht, die der Feind längſt gewohnt war, gering zu ſchätzen, und der Erfolg zeigte, daß die amerikaniſche Marine ſeine Achtung in ſo hohem Grade erworben hatte, daß er die genaueſte Berechnung der gegenſeitigen Streitkräfte für nothwendig erachtete. Ein oder zweimal ſchloſſen ſich die Briggs an den amerikaniſchen Commodore an, um Vorräthe zu holen, aber ſie wurden immer wieder weggeſchickt, damit nur 4 Schiffe auf der Station blieben. Der Sylph war nach Presque Inſel geſandt worden, um die nach dem Ufer paſſirenden Boote abzuſchneiden, und der Reſt der Fahrzeuge mußte ſich an der ſüdlichen Küſte, zwiſchen dem Harbour und dem Niagara aufhalten.

Im Laufe des Monats Auguſt ſchrieb der General-Major Izard an Commodore Chauncey, um zu hören, welche Transportationsmittel er ſeiner Diviſion gewähren

*) Nachdem vier Kanonen an's Land geſchickt worden waren.

könne, da dieſelbe den Befehl erhalten hatte, von Plattsburg zu marſchiren, um die Armee auf dem Niagara zu verſtärken. In ſeiner Antwort erklärte der Commodore, daß er 4 Schiffe, 4 Briggs und 7 Schooner liefern könne, von welchen die acht erſteren von 14 bis 58 Kanonen führten, und die letzteren als Transporte von 40 bis zu 90 Tonnen Laſt enthielten; in einigen Tagen jedoch würde er 15 Barken zu ſeiner Verfügung haben, deren eine jede 75 Fuß lang ſei und 2 Kanonen führe, und abſichtlich für den Transport der Truppen und Vorräthe gebaut worden wären.

Am 20. Auguſt wurden die blockirenden Schiffe von einem Sturme weggetrieben und als ſie am 25. ihre Station wieder erreicht hatten, konnte im Hafen nichts mehr vom Feinde geſehen werden. Lieutenant Gregory ward nun mit Mr. Hart, einem Cadetten, mit einem Boote hineingeſchickt, um zu recognosciren. Während er dieſen Befehl vollzog, landete Mr. Gregory, um ein Floß von Pfahlwerk, das er zufällig paſſirte, in Brand zu ſtecken. Dieſe Abweichung von dem geraden Wege brachte das Boot dem Ufer ſo nahe, daß ihm zwei Barken des Feindes, von dreißig Mann beſetzt, den Vorſprung abgewinnen konnten, als es eine Landſpitze umfahren wollte. Trotz der nun folgenden Jagd und des ſcharfen Musketenfeuers ſuchte Mr. Gregory beharrlich zu entkommen, bis Mr. Hart getödtet und von ſeinen 8 Mann

5 verwundet waren, worauf dann dieſer unternehmende Offizier ſich ergeben mußte.

Am 5. September hielten die vier Schiffe Kingſton immer noch blockirt; der Jefferſon und Jones befanden ſich am Niagara, unter Capitain Ridgley; der Sylph und Conqueſt kreuzten vor Presque Inſel, unter Capitain Elliott; und der Oneida wurde im Harbour entwaffnet, indem die Bewaffnung dieſer Brigg zu den Barken verwendet werden ſollte. Am 11. kam der Wind aus Nordweſt, als Commodore Chauncey ſeine Richtung nach Kingſton nahm und ſich bis beinahe auf die Schußweite der Batterien näherte, worauf die Schiffe ihre Flaggen aufzogen, um den Feind zum Kampfe herauszufordern. Die Engländer richteten ihre Seitenkanonen, zogen ihre Flaggen auf, nahmen aber die Herausforderung nicht an. Man ſahe nun daß der Zweidecker vom Stapel gelaufen war und ein ſehr großes Schiff ſein mußte. Nachdem die amerikaniſchen Schiffe eine geraume Zeit lang in dieſer Stellung gelegen hatten, braßten ſie die Segel und zogen ſich in die Nähe zurück.*)

*) Bei dieſer Gelegenheit ſtanden ſich die feindlichen Schiffe ſo nahe, daß ein amerikaniſcher Gefangener, damals an Bord des Prince Regent, mit Hülfe eines Fernglaſes, ganz deutlich den Commodore Chauncey, am Gangweg des Superior ſtehend, erkannte und denſelben den engliſchen Offizieren zeigte. Ohne Zweifel waren die letzteren ſehr unzufrieden mit ihrer Lage, in welcher ſie ſich wahrſcheinlich mehr in Folge ſtrenger Befehle als aus eigener Klugheit befanden. Es wird auf guten Grund

Am nächſten Tage wurde es ſtürmiſch und das Geſchwader mußte ſich der Sicherheit wegen weiter entfer-

---

behauptet, daß einige der Capitaine, welche ſich damals an Bord des Prince Regent befanden, nicht zauderten, ihre Gefühle zu äußern, indem ſie bemerkten, daß es für ein engliſches Geſchwader etwas ganz neues ſei, ſich von einer nur wenig, wenn irgend überlegenen Force blockiren zu laſſen. Sir James Yeo, der wahrſcheinlich das Peinliche ſeiner Lage eben ſo deutlich fühlte, als irgend ein Mann ſeiner Flotte, ſoll, als er jene Bemerkungen hörte, ſein Fernglas auf einer Kanone zerſchmettert haben und dann in ſeine Cajüte gegangen ſein. Von der genauen Stärke der beiden Geſchwader läßt ſich nicht leicht reden. Der Superior war zu vier und ſechzig Kanonen gebohrt, führte anfänglich zwei und ſechzig und jetzt acht und fünfzig, alſo genau die Zahl der Kanonen des Prince Regent. Er war etwas größer als das engliſche Schiff; vielleicht von einhundert und fünfzig Tonnen Gehalt. Zwiſchen der Princeß Charlotte und dem Mohawk war kein großer Unterſchied in der Stärke, wohl aber im Bau; das Metall des engliſchen Schiffes ſoll das ſchwerſte geweſen ſein. Der Pike war etwas ſchwerer als der Montreal und der Madiſon ſtärker als der Niagara. In Betreff der Mannſchaften konnte kein bedeutender Unterſchied ſtattfinden, obgleich Sir James Yeo von der Armee ſo viel Leute erhalten konnte, als er nur immer wünſchte. Es war in dem Geſchwader bekannt, daß Commodore Chauncey beabſichtigte, die Kanonenboote und Schooner gar nicht zu beachten, ſollten ſie es für gut finden, heraus zu kommen. Es iſt uns nicht möglich geweſen, die Schwere des Metalls des Prinee Regent genau zu ermitteln, indem die Kanonen-Verdeck-Batterie, bald zwei und dreißiger, bald vier und zwanziger enthalten ſollte. Im erſteren Falle war die Differenz zwiſchen beiden Geſchwadern eher einbildlich als wirklich.

Die Geſchichte keiner Marine kann wohl eine Diſciplin aufweiſen, wie ſie Commodore Chauncey in ſeinem Geſchwader

nen. Der Sturm dauerte bis zum 15., wo die Lady of the Lake ſich einſtellte, um zu berichten, daß General Izard im Harbour angelangt ſei. Die Schiffe liefen nun ſeit dem 2. Auguſt, zum erſten Male ein, nachdem ſie den See 45 Tage lang im Beſitz gehabt hatten und die meiſte Zeit unter Segel geweſen waren. Am 16. wurde das Wachtſchiff abgeſchickt, um die verſchiedenen Briggs einzuberufen. Der Jefferſon und Jones langten am 17. an, nachdem ſie im letzten Sturme bis an das oberſte Ende

---

während dieſes Sommers eingeführt hatte. Offiziere von Erfahrung und Verdienſt, welche ſich bei der Flotte befanden, erwähnen derſelben immer noch mit Vergnügen als eine Ausnahme, ſogar eines Dienſtes, der dieſer hohen Eigenſchaft wegen bemerklich iſt. Bei den Uebungen mit dem Segeln und in der Führung der Schiffe iſt die Methode, Genauigkeit und Schnelligkeit der Matroſen, dem Exerzitium berühmter Garde-Regimenter in Europa gleich geſtellt worden, und im Gebrauche der Kanonen hat man die Leute buchſtäblich als furchtbar geſchildert. Sie wurden fortwährend im Schießen nach der Scheibe geübt und handhabten die ſchweren langen Kanonen gleich Musketen und zielten damit, wie mit Büchſen. Verſtändige Beobachter haben es ſogar bezweifelt, daß die Engländer heraus kommen konnten, wenn ſie es auch verſucht hätten; denn da ſie durch einen nicht ganz eine Meile breiten Canal zu avanciren hatten, ſo glaubt man, ſie würden jeden Sparren verloren haben, ehe ſie noch in's Treffen kommen konnten. Die Uebungen, wodurch dieſe vortreffliche Diſciplin bewirkt wurde, waren von der anſtrengendſten Art. Man fing damit an, die Leute eine Stunde lang mit den Kanonen bis zur größten Ermüdung zu exerciren. Nach und nach wurde die Zeit verlängert, bis zuletzt die Leute des Superior nach einer Uebung von der Dauer mehrerer Stunden, ſo munter und aufgelegt blieben, als wenn ſie ſich beim Spiele vergnügt hätten. Dies iſt Thatſache.

des Sees getrieben worden waren. Der erſtere mußte 10 Kanonen über Bord werfen und konnte nur durch Aufziehen vieler Segel vom Stranden gerettet werden; auch war die Brigg zwei Mal in Gefahr, von den äußerſt heftigen Wellen umgeworfen zu werden.

Die Diviſion des Generals Izard beſtand aus 4000 Mann, von welchen 3000 am 19. eingeſchifft wurden, aber wegen eines eintretenden abermaligen Sturmes erſt am 21. ſegeln konnten. Dieſe Force wurde am 22. an der Mündung des Geneſee-Fluſſes gelandet. Sobald dieſer Dienſt beendigt war, lief Commodore Chauncey wiederum vor Kingſton, wo er am 28. erſchien. Zwei der feindlichen Schiffe liefen gerade unter vollen Segeln aus, wahrſcheinlich um der Armee am Niagara Truppen zur Verſtärkung zuzuführen, wurden aber zurück getrieben. Als am 29. der Wind günſtig war, legte ſich das Geſchwader noch einmal nahe bei Kingſton und ſchickte die Lady ganz in die Nähe hinein, wo dieſelbe ausfand, daß das große Schiff, welches der St. Lawrence genannt wurde, ſchon vollſtändig ausgerüſtet war, aber noch keine Segel hatte. Da dieſes Fahrzeug 112 Kanonen von entſprechendem Caliber führen ſollte, ſo konnte es allein ſchon der ganzen amerikaniſchen Force gegenüber geſtellt werden. Am 5. October ſchlich ſich der Sylph ebenfalls ganz nahe hinein und fand es nun unter Segel. Hierauf ſetzte Commodore Chauncey nach dem Harbour über, wo er am 7. ankerte und ſich auf einen Angriff vorbereitete.

Einige Tage lang erwartete man den Sir James Yeo mit Zuverſicht und Commodore Chauncey hatte ſeine Schiffe außerhalb der Landſpitze unter dem Fort vor Anker gelegt, bereit ihn zu empfangen. Jedoch der Plan zu den Werken dieſes ſo wichtigen Punktes war mit ſo wenig Geſchicklichkeit gelegt worden, daß auf keiner Stelle der Feind mit mehr als 4 Kanonen auf ein Mal beſtrichen werden konnte. Dieſem Uebel wurde zum Theil abgeholfen und als kurz darauf eine Truppenverſtärkung unter dem Generalmajor Brown eintraf, ſo hatte zu Ende des Monats alle Befürchtungen ein Ende.

Am 15. October ſegelte Sir James Yeo mit dem St. Lawrence, 4 anderen Schiffen, 2 Briggs und 1 Schooner und blieb im Beſitz des Sees für den übrigen Theil der Jahreszeit. Er ſoll mehr als 1100 Mann auf ſeinem Flaggenſchiff gehabt haben und war ſo vorſichtig geworden, daß er auf jedem Decke einen Capitain ſtationirte. Wahrſcheinlich war er mit anderen Angelegenheiten des Dienſtes beſchäftigt, denn er unternahm nichts gegen den Harbour und blockirte ihn nicht einmal; die Bedürfniſſe der Niagara-Grenze lenkten ſeine Aufmerkſamkeit dorthin.

Am 19. November unternahm Mr. M' Gowan, ein Cadet, in Begleitung des Mr. William Johnſon, eines berühmten Parteigängers, den St. Lawrence, den man damals in Kingſton vermuthete, mit einem Torpedo in die Luft zu ſprengen. Er wurde aber von zwei feindlichen Booten entdeckt und ſah ſich in die Nothwendigkeit

verſetzt, dieſelben wegzunehmen. Da er nun eben ſo viele Gefangene als eigene Leute hatte und auch hörte, daß das Schiff gar nicht im Hafen ſei, ſo kehrte Mr. M' Gowan nach dem Harbour zurück. Zu Ende des Monats hörte die Schifffahrt auf.

Eilftes Kapitel.

Beabſichtigter Einfall. — Feindliche Vorbereitungen. — Anmarſch gegen Plattsburg. — Plattsburg-Bai. — Verhältniß der gegenſeitigen Streitkräfte. — Annäherung der Engländer. — Schlacht von Plattsburg-Bai. — Sieg über die Engländer. — Ereigniſſe während der Schlacht. — Capitain Downie. — Die Folgen des Sieges.

Obgleich der Champlain-See in den früheren Kriegen des Feſtlandes die Scene ſo vieler wichtigen Ereigniſſe geweſen, ſo war das Land indeß ſo weit fortgeſchritten, daß er in dem jetzigen Kampfe nur von wenig Bedeutung ſein konnte, außer gegen das Ende des Jahres 1814. Zu dieſer Zeit waren bedeutende Verſtärkungen in den Canadas von Europa angekommen und eine Armee, die verſchiedentlich auf 10 bis zu 15,000 Mann geſchätzt wurde, zog ſich in der Nähe von Montreal zuſammen. Mit dieſer Force beabſichtigte nun der Feind, einen Einfall in die nördlichen und am wenigſten bevölkerten Bezirke des Staates New-York zu machen, indem er derſelben Marſchroute, welche dem General Burgoyne zu der unglücklichen

Expedition von 1777 vorgeſchrieben worden war, folgen wollte. Wie weit die Engländer bei dieſer Gelegenheit vorzudringen gedachten, iſt bis jetzt zweifelhaft geblieben, obgleich man als deren Ziel Crown Point und Ticonderoga annimmt, mit der Abſicht im Frühlinge die Eroberungen weiter zu verfolgen. Einige ſogar glaubten, daß ſie ſich mit der Hoffnung ſchmeichelten, Albany zu erreichen, ein Schritt, der den totalen Verluſt ihrer ganzen Force zur Folge gehabt haben würde, da kaum eine doppelte Anzahl der genannten Truppen hinreichend geweſen wäre, ſolch' ein Unternehmen, mit einer vernünftigen Ausſicht des Gelingens, zu verſuchen. Höchſtwahrſcheinlich beabſichtigte man, einen Theil der nördlichen Grenze in Beſitz zu nehmen, in der Erwartung dieſen Umſtand bei den anhängig gemachten Unterhandlungen zu benutzen, indem die engliſchen Commiſſäre bald nachher die Forderung ſtellten, daß die Amerikaner ſich von ihren alten Grenzen zurückziehen ſollten, um, wie es ihre Abſicht war, Großbritantanien den vollen Beſitz der Seen zu ſichern. Im Falle einer ſolchen Expedition mußte die Herrſchaft über den Champlain-See von großer Wichtigkeit werden, da er auf mehr als hundert Meilen den Marſch der vordringenden Armee flankirte und ſoviel Leichtigkeit, ſowohl zum Transport der Vorräthe als auch zur Beunruhigung und Vertheidigung darbot. Bis zum jetzigen Augenblick beſaß keine der Stationen eine Force von einiger Wichtigkeit auf dieſem Waſſer, aber während des letzten Winters und

Frühlings hatten die Amerikaner ein Schiff und einen Schooner erbaut, und als man fand, daß der Feind Anſtalten zu einem ernſthaften Unternehmen traf, ſo legte man auch den Kiel zu einer Brigg. Auch viele Galeeren und Kanonenboote wurden erbaut.

Auf der andern Seite waren die Engländer ebenfalls nicht müßig. Zuſätzlich der kleinen Fahrzeuge, welche ſie im vorigen Jahre beſeſſen hatten, erbauten ſie eine Brigg und ſobald das Geſtell des letzten amerikaniſchen Fahrzeuges daſtand, legten ſie den Kiel zu einem Schiffe. Durch die Erbauung des letzteren ſicherten ſie ſich einen großen Vortheil, indem ſie, als eine ſich von ſelbſt verſtehende Sache, Sorge trugen, es von einer hinreichenden Größe werden zu laſſen, um die bedeutendſte Force zu beſitzen. Die amerikaniſche Brigg, welche der Eagle genannt wurde, lief gegen Mitte Auguſt vom Stapel, und ebenſo das engliſche Schiff, genannt Confiance, am 25. deſſelben Monats. Da bereits die engliſche Armee ſich an der Gränze zu formiren angefangen hatte, ſo wurden nun auf beiden Seiten die größten Anſtrengungen gemacht und jede erſchien auf dem See, ſobald ſie bereit war. Der Capitain M'Donough, der noch immer die amerikaniſche Force commandirte, konnte einige Tage vor ſeinem Gegner auslaufen; aber da eine Kreuzfahrt auf dieſer langen und ſchmalen Waſſerfläche beinahe unmöglich war, ſo drang er nur bis Plattsburg, dem zur Vertheidigung ausgewählten Orte, vor und ankerte am

3. September auf der Flanke der Truppen, welche die Werke dieſes Platzes beſetzt hielten.*)

Ungefähr um dieſe Zeit avancirte Sir George Prevoſt, der engliſche Oberbefehlshaber, mit einer Force von wahrſcheinlich **12,000** Mann gegen Plattsburg vor, welches damals der Brigade-General Macomb an der Spitze von nur **1500** fähigen Leuten beſetzt hielt. Die engliſche Armee war in vier Brigaden abgetheilt, welche von dem General-Lieutenant de Rottenburg, den General-Majoren Brisbane, Power und Robinſon geführt wurden; der General-Major Baines agirte als General-Adjudant. Mit dieſer anſehnlichen Force drang Sir Georg Prevoſt langſam vor, indem er wartete, bis die Flottille bereit und auf ſeiner linken Flanke erſchienen wäre. Eine Menge Scharmützel fanden nun ſtatt, und vom 7. bis 11. war der Feind beſchäftigt, ſein Belagerungsgeſchütz, Vorräthe und Verſtärkungen herauf zu bekommen. Capitain Downie, vor Kurzem der Commandeur des Montreal auf dem Ontario-See, war von Sir James Yeo geſchickt worden, um auf dieſem See zu commandiren. Man hat geſagt, er ſei durch die dringenden Aufforderungen des General-Gouverneurs zum Treffen voreilig genöthigt worden, aber der Letztere ließ, im Laufe eines

---

*) Der Feind hatte, ehe dieſes ſtatt fand, den vergeblichen Verſuch gemacht, ein Fahrzeug im Otterfluſſe zu verſenken, um die Amerikaner am Auslaufen zu verhindern, war aber zurückgeſchlagen worden.

nachher entſtehenden Streites, in den Zeitungen einen Brief des commandirenden Marine-Offiziers bekannt machen, in welchem Capitain Downie nur wenige Tage vor dem Treffen ſeinen Entſchluß zu erkennen giebt, daß er nicht eher herauskommen wolle, bis ſeine Fahrzeuge dazu bereit wären. In einem gewiſſen Sinne war keines der Geſchwader in der beſten Vorbereitung, indem das größte der engliſchen Schiffe, als es in's Treffen kam, nur 16 Tage auf dem Waſſer geweſen war, und das an Größe zweite Fahrzeug, der Amerikaner, nur 30 Tage. In factiſcher Beziehung war der Eagle nur 8 Tage frü her als der Confiance zum Dienſte fertig. Da dieſe Fahrzeuge jedoch nur wenige Vorräthe nöthig hatten und das nun folgende Treffen vor Anker geliefert wurde, ſo waren ſie in der That nichts mehr als ſchwimmende Batterien.

Am 6. ſandte Capitain M'Donough die Galeeren nach dem obern Ende der Bai, um die Engländer zu beunruhigen, und die hierdurch entſtehende Canonade dauerte 2 Stunden. Der Wind fing aber an, ſich in einen Sturm zu verwandeln, der die Galeeren mit Schiffbruch bedrohte, ſo daß Mr. Duncan, ein Cadett vom Saratoga, in einem Boote abgeſchickt wurde, um ſie zurückzurufen. Man vermuthet, daß die Erſcheinung des Bootes den Feind zu glauben veranlaßte, Capitain M'Donough ſelbſt ſei zu ſeinen Galeeren geſtoßen, denn

er richtete ſein Feuer allein auf die Galeere, auf welcher ſich Mr. Duncan befand, und ſo erhielt dieſer junge Mann eine gefährliche Wunde, durch welche er den Gebrauch eines Armes verlor. Späterhin trieb eine der Galeeren unter die Kanonen des Feindes und erlitt einigen Verluſt, wurde aber glücklich gerettet.

Die allgemeine Richtung des Champlain-Sees iſt von Norden nach Süden, aber an der Landſpitze, genannt Cumberland-Head, welche ſüdlich läuft, wendet ſie ſich wieder nach Norden und bildet Plattsburg-Bai, welche in einem tiefen Ufereinſchnitt beſteht, der im Süden ein Becken offen läßt, das der Geſtalt nach mit dem eigentlichen See parallel liegt. Die öſtliche Seite dieſer Bai wird durch den ſchmalen Streifen Land, der ſich mit Cumberland-Head endigt, beſchützt. Ihren Fuß oder nördliches Ende und die weſtliche Seite bildet das feſte Land, ſo daß alſo die Einfahrt am ſüdlichen und öſtlichen Theile ſich befindet. Beinahe im Mittelpunkte des weſtlichen Ufers ergießt ſich der Saranac Fluß in die Bai, und auf beiden Seiten deſſelben liegt das Städtchen Plattsburg. Ungefähr eine halbe franzöſiſche Meile vom Head, in einer ſüdweſtlichen Richtung und dem weſtlichen Ufer ſehr nahe, befindet ſich eine ausgedehnte Sandbank und eine kleine niedrige Inſel, welche die Einfahrt der Bai in dieſer Richtung beherrſcht. Auf dieſe Stelle, welche Crab-Eiland genannt wird, hatte man das Marine-

Hoſpital verlegt, und eine kleine Batterie von einer Kanone errichtet.

Capitain M'Donough hatte ſeinen Ankerplatz ein wenig ſüdlich von der Mündung des Saranac Fluſſes gewählt. Seine Fahrzeuge lagen in einer Linie, parallel mit der Küſte, von Norden nach Süden und beinahe zwei Meilen von dem weſtlichen Ufer entfernt. Das letzte Fahrzeug nach Süden lag der Sandbank ſo nahe, daß die Engländer an dieſem Ende der Linie nicht paſſiren konnten, während ſämmtliche Schiffe ſo weit hinaus gegen Cumberland-Head lagen, daß der Feind in den Bereich der Karthaunen kommen mußte, wenn er an jener Stelle in die Bai einlief. Der Eagle, unter Capitain Henley, bildete die äußerſte nördliche Spitze der amerikaniſchen Linie, welche, während des Treffens, deren Anfang genannt werden könnte, da der Wind nördlich und öſtlich ſtand; der Saratoga, Capitain M'Donough's Fahrzeug, war das zweite; der Ticonderoga, unter Lieutenant Com. Caſſin, das dritte, und der Preble, unter Lieutenant Charles Budd, das letzte Fahrzeug. Der Preble lag etwas ſüdlicher als die äußerſte Spitze von Cumberland-Head. Das erſte dieſer eben erwähnten Fahrzeuge war eine Brigg von 20 Kanonen und 150 Mann, alle gezählt; das zweite, ein Schiff von 26 Kanonen und 212 Mann; das dritte, ein Schooner von 17 Kanonen und 110 Mann; das letzte, eine Schaluppe oder Kutter von 7 Kanonen und 30 Mann. Das Metall dieſer Fahr-

zeuge war, gleich dem des Feindes, ungewöhnlich ſchwer, indem der See nie gefährliche Wellen ſchlug. Der Saratoga führte 8 lange Vierundzwanzig=, 6 Zweiundvierzig= und 12 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen; der Eagle 8 lange Achtzehner und 12 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen; der Ticonderoga 4 lange Achtzehner, 8 lange Zwölfer und 4 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen nebſt einer Achtzehn Pfund Columbiade; der Preble 7 lange Neuner. Außer dieſen 4 Fahrzeugen beſaßen die Amerikaner 10 Galeeren oder Kanonenboote, 6 große und 4 kleine, von denen die Erſteren jedes einen langen Vierundzwanziger nebſt einer Achtzehn Pfund Columbiade, und die Letzteren jedes einen langen Zwölfer führten. Die Galeeren waren im Durchſchnitt eine jede mit ungefähr 35 Mann beſetzt. Die Geſammtforce der Amerikaner beſtand demnach aus 14 Fahrzeugen mit 86 Kanonen und ungefähr 850 Mann, mit Einſchluß der Offiziere und einer kleinen Truppenabtheilung, welche den Dienſt der Marineſoldaten verſah, da Niemand von letzterem Corps auf den Champlain=See geſchickt worden war. Um ſeine Schlachtordnung zu vervollſtändigen, ließ Capitain M'Donough zwei Galeeren beim Eagle, an der Uferſeite und etwas windwärts von demſelben, Stellung einnehmen, um den Anfang der Linie zu unterſtützen; eine oder zwei andere mußten ſich dem Raume zwiſchen dem Eagle und Saratoga, einige dem Raume zwiſchen dem Saratoga und Ticonderoga, und zwei oder drei dem Raume zwiſchen dem Ticonde=

roga und Preble gegenüber legen. Wenn ja ein Befehl zur gleichen Unterſtützung des Endes der Linie gegeben worden war, ſo wurde er jedenfalls nicht befolgt.

Die Amerikaner hatten ſich demnach in zwei, ungefähr vierzig Ruthen von einander entfernten Linien formirt. Die großen Fahrzeuge lagen vor Anker, die Galeeren unter Leitung ihrer Ruder. Dieſer letztere Umſtand war ſchuld, daß die innere Linie bald ſehr unregelmäßig wurde, indem einige der Galeeren eifrig vorwärts drangen, während die anderen, von dem Eifer ihrer Commandeure weniger angetrieben, mehr zurück blieben.

Die bekannte Force des Feindes war bedeutend ſtärker, als die der Amerikaner. Sein größtes Fahrzeug, der Confiance, von dem Capitain Downie in Perſon commandirt, hatte das Kanonenverdeck einer ſchweren Fregatte und führte eine Bewaffnung, welche jener der Conſtitution oder United States gleichkam, alſo 30 lange Vierundzwanziger. Es hatte kein Sparrendeck, wohl aber ein geräumiges Topp-Gallant, Vordercaſtell und ein kurzes Hinterdeck, das nur bis an den Beſanmaſt reichte. Auf dem Erſtern ſtand ein langer Vierundzwanziger zum Drehen und vier ſchwere Karthaunen, und auf dem Letztern zwei ſchwere Karthaunen; dieſe mitgerechnet belief ſich die Bewaffnung im Ganzen auf 37 Kanonen *).

---

*) Dieſe Angabe differirt von dem publicirten Bericht des Capitain M'Donough, welcher die Force des Confiance auf neun und

Die Mannſchaft wurde auf bedeutend mehr wie 300 Köpfe angeſchlagen. Das an Größe nächſte Fahrzeug des Feindes war der Linnet, unter Capitain Pring, eine Brigg von 16 langen Zwölfern und ungefähr 100 Mann. Dann kamen zwei Schaluppen, der Chubb, unter Lieutenant M'Ghee und der Finch, unter Lieutenant Hicks, Erſterer von 10 Achtzehn Pfund Karthaunen und einem langen Sechſer, Letzterer von 6 Achtzehn Pfund Karthaunen, einer Achtzehn Pfund Columbiade und 4 langen Sechſern. Jede dieſer Schaluppen enthielt ungefähr 40 Mann. Dieſen vier Fahrzeugen war eine Force von Galeeren oder Kanonenbooten beigegeben, deren Zahl Sir Georg Prevoſt in ſeinen veröffentlichten Berichten auf zwölf, Capitain M'Donough aber auf dreizehn angiebt. Sie waren auf ähnliche Art, wie die amerikaniſchen Galeeren eingerichtet; acht führten zwei, und die anderen jede eine Kanone. Die ganze Force des Capitain Downie beſtand alſo aus ſechzehn oder ſiebenzehn Fahczeugen, wie es nun der Fall geweſen ſein mag, mit fünf und neunzig oder ſechs und

---

dreißig Kanonen mit einem Kaliber, das von dem hier gegebenen nur wenig abweicht, angiebt. Es befanden ſich an Bord des Confiance wirklich neun und dreißig Kanonen, aber zwei von ihnen waren nicht auf Lafetten oder beabſichtigt, auf Lafetten gebracht zu werden. Capitain M'Donough's Bericht rührte wahrſcheinlich von den Angaben Jemandes her, der das engliſche Schiff nicht genau unterſucht hatte. Die hier gegebene iſt von einem Offiziere, welcher zehn Minuten ſpäter, als der Linnet die Flagge geſtrichen hatte, am Bord des Confiance war und dieſes Schiff zwei Monate lang unter ſeiner Aufſicht hatte.

neunzig Kanonen in Allem, und mit einer Beſatzung von ungefähr 1000 Mann. --

Am 3. September ſegelten die britiſchen Kanonenboote, unter dem Befehl des Capitain Pring, von der Isle de Noix ab, um die linke Flanke ihrer Armee zu decken, welche auf dem Marſch nach Plattsburg begriffen war, und am 4. nahm dieſer Offizier Beſitz von der Isle au Motte, wo er eine Batterie aufführte und einige Vorräthe für die Truppen landete. Am 8. trafen die vier größeren Fahrzeuge unter Capitain Downie ein, blieben aber bis zum 11. vor Anker, indem ſie auf den Empfang einiger Bedürfniſſe warteten. Am frühen Morgen des eben erwähnten Tages lichtete die ganze Force und ſegelte in Maſſe vorwärts.

Das Wachtſchiff der Amerikaner lief kurz nach Sonnenaufgang ein und verkündete die Annäherung des Feindes. Der Wind war gerade ſehr günſtig und wehte ziemlich friſch in nördlicher und öſtlicher Richtung; Capitain M'Donough ließ deshalb die Fahrzeuge räumen und machte Anſtalten zu einem Gefecht vor Anker. Es wurde gerade die achte Glocke im amerikaniſchen Geſchwader geläutet, als die oberen Segel der engliſchen Fahrzeuge ſichtbar wurden, wie ſie ſich am Lande, im eigentlichen See, herzogen, um Cumberland Head zu doubliren und in die Bai einzulaufen. Der Feind hatte den Wind ziemlich auf dem Backbord-Quarter, indem die Querſtangen ſeiner Kutter nach dem Steuerbord ſchwangen. Der Finch

führte an, gefolgt von der Confiance, dem Linnet und Chubb, während die Kanonenboote, welche ſämmtlich, gleich den amerikaniſchen, zwei Dreieckſegel führten, ohne viel Ordnung folgten, indem ſie ſich eben nur von der Küſte frei zu halten ſuchten.

Das erſte Fahrzeug, welches Cumberland Head umfuhr, war eine Schaluppe, die, wie man ſagt, eine Geſellſchaft Amateurs trug, und keinen Antheil am Treffen nahm. Sie hielt ſich gut mit dem Winde, ſteuerte abwärts gegen Crab Eiland zu und wurde bald nicht weiter beobachtet *). Der Finch kam zunächſt und bald darauf rückten die anderen großen Fahrzeuge hinter dem Lande hervor und formirten ſich, gegen den Wind an, in eine Linie, indem ſie ihren Lauf hemmten, bis ihre Galeeren ſich anſchließen konnten. Letztere paſſirten windabwärts und formirten ſich auf dieſelbe Art, wie ihre Gefährten. Beide Geſchwader waren ſich nun deutlich, ungefähr eine franzöſiſche Meile von einander entfernt, im Angeſicht. Sobald ihre Kanonenboote auf deren Stationen angekommen waren und die verſchiedenen Commandeurs ihre Ordres erhalten hatten, füllten die Engländer und ſegel-

*) Da der Charakter dieſes Fahrzeuges anfänglich nicht bekannt war, ſo iſt es wohl möglich, daß Capitain M'Donough es für eins der Kanonenboote hielt, um ſo mehr, da es ſpäter mit dieſem die Flucht ergriff, woraus ſich der Umſtand erklären läßt, warum er letztere um eines mehr angab, als Sir George Prevoſt, der ohne Zweifel genaue Kenntniß von der Force des Capitain Downie hatte.

ten, in einer Linie nebeneinander, in ſchiefer Richtung gegen die amerikaniſchen Fahrzeuge an, der Chubb windwärts und der Finch windabwärts; die meiſten der Kanonenboote befanden ſich jedoch windabwärts vom letzteren. Die Bewegungen des Finch waren etwas ſonderbar, von dem Augenblick an, wo er Cumberland Head doublirte, denn er ſoll nicht eingehalten haben, ſondern, mit dem Winde von der Seite, halbwegs nach Crab Eiland gelaufen und dann ſchräg auf ſeine Station geſegelt ſein, nachdem die andern Fahrzeuge gefüllt hatten. Dieſe Bewegung geſchah wahrſcheinlich in der Abſicht, entweder um zu recognosciren oder um das Hintertreffen der Amerikaner zu bedrohen. Der Feind näherte ſich nun ſchnell, der Chubb gerade windwärts vom Eagle, welcher an der Spitze der amerikaniſchen Linie ſtand, der Linnet auf den Bug deſſelben Fahrzeuges losſteuernd, die Confiance ſich bemühend, weit genug dem Saratoga voraus zu kommen, um ſich dem Anker dieſes Schiffes gegenüber zu legen, und der Finch, mit den Kanonenbooten, auf den Ticonderoga und Preble gerichtet.

Capitain M'Donough hatte ſeinen Ankergrund mit dem Scharfblick eines Seemannes gewählt. Wie ſchon erwähnt worden iſt, ſo konnte ſeine Linie, wegen der Sandbänke, nicht umgangen werden; auch war kein Raum gelaſſen, um auf ſeiner Seite zu ankern, ohne von den Karthaunen, welche einen ſo großen Theil ſeiner [Be]waffnung ausmachten, beſtrichen zu werden, und, um

zum Gefecht zu kommen, mußte man nothwendig, der Wind mochte nun ſtehen wie er wollte, buganwärts auf ſeine Fahrzeuge anlaufen. Obgleich nun dieſes letztere eine gefährliche Sache iſt, die man nicht ſo leicht ohne Ueberlegung wagt, ſo zauderten die Engländer dennoch nicht, da es ihnen in ihren europäiſchen Kämpfen ſtets geglückt war, dieſes Manöver auch hier anzuwenden, indem ſie ſich wahrſcheinlich dabei auf ihre Kenntniß verließen, daß der Gegner eine große Anzahl kurzer Kanonen auf ſeinen Fahrzeugen führe.

Als eine ſich von ſelbſt verſtehende Sache hatten die Amerikaner bei'm Ankern Springs angewendet. Aber nicht zufrieden mit dieſer gewöhnlichen Vorkehrung, hatte Capitain M'Donough einen kleinen Anker an jedem Bug des Saratoga geworfen und deren Taue auf beiden Seiten ſo eingenommen, daß ſie noch doppelt zuſammengelegt im Waſſer hingen. Dieſe zeitige Vorſicht gewann den Sieg.

Als der Feind füllte, richteten die amerikaniſchen Fahrzeuge ihre volle Lagen zum Treffen und einige wenige Minuten vergingen dann in feierlicher und ſtiller Erwartung, wie es ſtets auf einem gut disciplinirten Schiffe vor jeder Schlacht der Fall iſt. Plötzlich entlud der Eagle in ſchneller Folge die vier langen Achtzehner ſeiner Seite.

Als das Verdeck des Saratoga abgeräumt wurde,

warf man auch einige Hühnerſtälle über Bord und ließ das Federvieh frei umher laufen. Aufgeſchreckt durch den Knall der Geſchütze, flog ein junger Hahn auf eine Kanone, ſchlug mit den Flügeln und krähte. Auf dieſen ermunternden Laut gaben die Leute drei Hurrah's! und der kleine Vorfall diente zur Ausfüllung der zwiſchen Vorbereitung und Gefecht gewöhnlich Statt findenden Pauſe, und übte einen mächtigen Einfluß auf die bekannten Neigungen der Seeleute. Dennoch gab Capitain M'Donough noch nicht den Befehl zum Beginnen, obgleich des Feindes Galeeren jetzt ihr Feuer eröffneten, denn es war augenſcheinlich, daß das Feuer des Eagle, der das Gefecht fortſetzte, ganz nutzlos war. Sobald man aber ſah, daß deſſen Kugeln trafen, richtete Capitain M'Donough ſelbſt einen langen Vierundzwanziger und die Kanone wurde abgefeuert. Die Kugel ſoll den Confiance nahe der äußeren Ankerketten-Oeffnung getroffen haben und über die ganze Länge des Verdeckes hingeſtrichen ſein, dabei mehrere Leute getödtet und verwundet und auch das Steuerrad weggeriſſen haben. Dies war das Signal für alle amerikaniſchen langen Kanonen, zu feuern, und es fand ſich ſehr bald, daß beſonders das engliſche commandirende Schiff bedeutend mitgenommen wurde. Dennoch avancirte der Feind mit Feſtigkeit und vielem Muthe, denn er hatte das feſte Zutrauen, daß, ſobald ſeine Fahrzeuge die gewünſchte Stellung eingenommen haben würden, das große Gewicht der Confiance das Schickſal des Tages auf

der Stelle entſcheiden müſſe. Aber er hatte ſeine eigene Kraft der Ausdauer falſch berechnet und wahrſcheinlich auch die Mittel der Amerikaner zur Zerſtörung. Da die Anker der Confiance zum Werfen bereit hingen, ſo war bald der Backbord-Buganker, wie auch ein Nothanker in den Backbord-Vorderketten weggeſchoſſen. Kurz, nachdem Capitain Downie das Feuer der amerikaniſchen Fahrzeuge ſo lange wie nur möglich ausgehalten hatte, ſah er ſich genöthigt, da auch der Wind anfing ſich zu ändern, Anker zu werfen, obgleich er ſich immer noch in der Entfernung von ungefähr einer Viertelmeile von der amerikaniſchen Linie befand. Das Ruder wurde auf die Backbordſeiten gehalten, das Schiff kam in den Wind, ein kleiner Anker wurde geworfen, während das Fahrzeug eine ſchräge Wendung nahm und mit dem Steuerbord-Buganker zum Stehen gebracht wurde. Während das letztere geſchah, verwickelte ſich jedoch der kleine Anker und wurde nutzlos. Zu dieſer Zeit ſtanden der Linnet und Chubb immer noch entgegen, mehr windwärts, und der Erſtere, deſſen Kanonen die Schußweite hatten, feuerte eine volle Lage auf den Saratoga. Bald darauf ankerte der Linnet etwas näher als der Confiance, und erhielt eine ſehr günſtige Stellung vorwärts vom Eagle. Der Chubb ſetzte ſeinen Lauf fort, in der Abſicht, die amerikaniſche Linie der Länge nach zu beſtreichen. Der Finch, von den Kanonen-Booten unterſtützt, kam mit Hülfe ſeiner Ruder neben den Ticonderoga.

Die engliſchen Fahrzeuge hielten ſich in ſehr ſchöner Ordnung und der Confiance feuerte nicht eher eine einzige Kanone, als bis er völlig ruhig lag, obgleich die amerikaniſche Linie mit ihrer ganzen Force in Thätigkeit war. Sobald aber Capitain Downie dieſes Geſchäft mit der Geſchicklichkeit eines Seemanns beſorgt hatte, ſchien auch ſein Schiff in einem Flammenmeere zu ſchwimmen, indem es ſämmtliche Kanonen beinahe in einem und demſelben Augenblick und hauptſächlich gegen den Saratoga gerichtet, abfeuerte. Die Wirkung einer vollen Lage von 16 langen Vierundzwanzigern, mit doppelten Kugeln, auf vollkommen ruhigem Waſſer und die Kanonen mit Ueberlegung gerade auf das Centrum gerichtet, war für das kleine Schiff, welches ſie empfing, furchtbar. Nachdem das Krachen vorüber war, fand Capitain M'Donough beinahe die Hälfte ſeiner Mannſchaft anf dem Verdeck liegen, denn viele, welche auch keinen wirklichen Schaden genommen hatten, waren niedergeworfen worden. Man nimmt jedoch an, daß ungefähr 40 Mann oder beinahe ein Fünftheil der Geſammtzahl, durch dieſe einzige Lage an Bord des Saratoga getödtet oder verwundet wurden. Die Fallthüren waren wie gewöhnlich befeſtigt worden, aber die Körper der Gefallenen lagen auf dem Verdeck ſo ſehr im Wege, daß man die Befeſtigungen abnehmen und jene hinabſchaffen mußte. Dieſe Wirkung dauerte nur für einen Augenblick, worauf das Schiff tapfer wie vorher, ſein Feuer fortſetzte. Unter den Gebliebenen befand ſich leider

Mr. Peter Gamble, der erſte Lieutenant.*) Durch dieſen frühzeitigen Verluſt befand ſich nur noch ein Offizier deſſelben Ranges, der agirende Lieutenant Vallette, auf dem Saratoga.

Auf Seiten der anführenden Fahrzeuge geſtaltete ſich nun die Schlacht zu einer anhaltenden und heftigen, aber im Verhältniß als die Kanonen beſchädigt wurden, allmählig an Stärke abnehmenden Canonade. Immer doch war der Charakter des Treffens durch verſchiedene bemerkenswerthe Ereigniſſe ausgezeichnet. Der Chubb empfing, als er in der Nähe des oberen Endes der amerikaniſchen Linie manövrirte, eine volle Lage vom Eagle, die ihn untauglich machte und er trieb nun abwärts zwiſchen die Fahrzeuge ſeiner Gegner bis zum Saratoga, welcher dann eine Kugel auf ihn abſchickte, worauf er ſogleich die Flagge ſtrich. Mr. Platt, einer der Cadetten vom Saratoga, wurde in einem Boote abgeſchickt, um Beſitz zu nehmen. Dieſer junge Offizier warf der Priſe eine Leine zu und ſchleppte ſie am Hintertheil des Saratoga vorbei, nach

*) Dieſer junge Offizier lag auf den Knieen, um die Bug-Kanone zu richten, als eine Kugel in die Stückpforte einſchlug, den Keil zerſchmetterte, ein Stück deſſelben gegen ſeine Bruſt ſchleuderte und ihn todt auf das Verdeck warf, ohne ſeine Haut zu verletzen. Fünfzehn Minuten ſpäter traf eine amerikaniſche Kugel die Mündung eines Vierundzwanzigers an Bord des Confiance, warf ihn von der Lafette auf's Verdeck gegen den Unterleib des Capitain Downie und tödtete dieſen ebenfalls ohne Beſchädigung der Haut.

dem Ufer zu, wo er ſie in der Nähe der Mündung des Saranac ankern ließ. Dieſer kleine Glücksfall ereignete ſich eine Viertelſtunde, nachdem der Feind geankert hatte, und wurde für eiu gutes Omen gehalten, obgleich Alle ſehr gut wußten, daß das Schickſal des Tages allein vom Confiance abhing. Der Chubb hatte bedeutend gelitten, beinahe die Hälfte ſeiner Mannſchaft war todt oder verwundet.

Ungefähr eine Stunde ſpäter wurde der Finch von dem Ticonderoga ebenfalls aus ſeiner Stellung verjagt und trieb, untauglich gemacht, auf die Sandbank bei Crab Eiland, wo er, nachdem er eine oder zwei Kugeln von der dort in der Batterie aufgeſtellten Kanone erhalten hatte, die Flagge ſtrich und von den Invaliden des Hospitals in Beſitz genommen wurde. An dieſem Ende der Linie machten die britiſchen Galeeren ſchon frühe einen heftigen Verſuch zum Handgemenge und bald, nachdem der Finch weggetrieben war, drängten ſie den Preble aus der amerikaniſchen Linie heraus, ſo daß dieſes Fahrzeug den Anker kappen mußte und dem Ufer bedeutend näher zu ankern genöthigt war, wo es während des ganzen Tages ohne allen Nutzen lag. Der untere Theil war unbezweifelt der ſchwächſte Punkt der amerikaniſchen Linie, und da die feindlichen Galeeren den kleinen Preble zum Rückzug gezwungen hatten, ſo ermunterte ſie dies, ihre Anſtrengungen gegen das nächſte Fahrzeug, welches der Ticonderoga war, fortzuſetzen. Dieſer Schooner konnte

ihnen jedoch beſſer widerſtehen und wurde auch brav geführt. Sein tapferer Commandeur, der Lieutenant-Commodore Caſſin, beſtieg das Taffrel, wo er die Bewegungen der feindlichen Galeeren beobachten konnte, unter einem Regen von Kartätſchen- und Traubenkugeln, und ließ Säcke mit Musketenkugeln oder mit anderem leichtem Werkzeuge gefüllt, auf ſie abfeuern, wodurch ſie auf die wirkſamſte Weiſe in der Entfernung gehalten wurden. Verſchiedenemale kamen die engliſchen Galeeren, von denen viele ſehr brav geführt wurden, ganz nahe in der augenſcheinlichſten Abſicht, zu entern; aber die große Feſtigkeit am Bord des Ticonderoga trieb ſie zurück und deckte das Ende der Linie während des übrigen Tages vollkommen. Demohngeachtet waren manche der Angriffe ſo verzweifelt, daß die Galeeren nach der davon gegebenen Beſchreibung, dem Schooner mehrmals bis auf die Länge eines Bootshakens nahe kamen.

Während ſich dieſe Glücks- und Unglücksfälle am Ende der beiden Linien ereigneten, litten die Amerikaner bedeutend am Anfange derſelben. Der Linnet hatte eine ſehr gebietende Stellung angenommen und wurde außerordentlich gut geführt, während der Eagle, welcher deſſen ganzes Feuer, nebſt einem Theil von dem des Confiance, erhielt und ſeine Springs verlor, ſich in einer ſolchen Lage befand, daß er ſeine Kanonen nicht mehr mit Sicherheit auf irgend eines der feindlichen Fahrzeuge richten konnte. Capitain Henley hatte vor dem Treffen ſeine

Toppſegel=Raaen mit feſtgebundenen Segeln auf die Maſt ſpitzen gezogen, nun aber kappte er den Anker, brachte ſeine Toppſegel wieder an ihre Stelle, wendete die Brigg, lief abwärts und warf ſeinen Anker am Stern, zwiſchen dem Saratoga und Ticonderoga, etwas näher nach dem Ufer von beiden. Hier eröffnete er ſein Feuer von neuem und mit beſſerem Erfolg auf den Confiance und die Galeeren mit ſeinen Backbord=Kanonen. Aber durch dieſe Bewegung wurde der Saratoga beinahe dem ganzen Feuer des Linnet ausgeſetzt, welche Brigg nun ihre volle Lage ſo richtete, um das amerikaniſche Schiff ſeiner Buglänge nach zu beſtreichen.

Bald nachdem dieſe wichtige Veränderung an der Spitze der Linie vorgegangen war, begann das Feuer der beiden Schiffe bedeutend nachzulaſſen, indem die Kanonen nacheinander untauglich wurden; beſonders die langen Stücke des Saratoga waren durch Kugeln unbrauchbar geworden, während die Karthaunen entweder auf dieſelbe Art, oder in Folge der Ueberladung derſelben durch die Leute, zerſtört wurden *). Endlich war nur noch eine einzige Karthaune in den Steuerbord=Batterien übrig ge=

*) Der Mangel an Offizieren war hierin beſonders fühlbar. In einigen Fällen luden die Seeleute in eine Karthaune zwei Kugeln und zwei Ladungen Traubenkugeln, daß das Ende der letzten aus der Mündung hervorragte. In Folge dieſes fehlerhaften Eifers wurde, neben Verderbung der erhitzten Kanonen, viel weniger Schaden angerichtet, indem die Seiten der feindlichen Schiffe voller Kugeln, die getroffen hatten, gefunden wurden.

blieben, und als ſie abgefeuert wurde, zerbrach der Riegel, die Kanone lief von der Lafette und fiel in die Hauptöffnung hinunter. Durch dieſes Mißgeſchick fand ſich nun das commandirende amerikaniſche Schiff in Mitten der Schlacht, ohne eine einzige brauchbare Kanone. Nichts blieb übrig, als unverzüglich den Verſuch zu machen, das Schiff zu wenden.

Ein Stromanker war am Stern angehängt und wurde demnach losgelaſſen. Dann befeſtigten die Leute geſchwind das vom Steuerbord-Quarter laufende Tau und brachten des Schiffes Stern über den kleinen Anker; aber hier hing es, da weder der Wind noch der Strom ſtark genug war, um es herum zu treiben. Eine Leine war an einer Schlinge in dem Stromankertaue befeſtigt worden, um damit das Schiff wenden zu helfen, und es lag nun an dem kleinen Anker und dieſer Leine, mit ſeinem Stern unter der, es der Länge nach beſtreichenden vollen Lage des Linnet, welche Brigg ein anhaltendes und gut gerichtetes Feuer unterhielt. Da die Backbord-Batterien bemannt und bereit waren, ſo ließ Capitain M'Donough ſämmtliche Leute von den Kanonen abtreten, wo ſie unnöthig leiden mußten, und befahl ihnen nach vornen zu gehen. Durch Ziehen an der Leine mit vereinten Kräften, wurde endlich das Schiff ſo weit gedreht, daß die hinterſte Kanone den Confiance beſtreichen konnte, worauf dieſelbe ſogleich bemannt wurde und zu feuern begann. Die nächſte Kanone wurde auf dieſelbe Art be-

nutzt, aber es zeigte ſich bald, daß das Schiff nicht weiter herumgewendet werden konnte, denn es ſtand nun beinahe gegen den Wind. In dieſem kritiſchen Augenblick erinnerte ſich Mr. Brum, der Segelmeiſter, des Taues, das zu dem Backbord-Quarter geführt hatte. Dieſes wurde vorwärts unter den Bug gebracht und nach hinten zu dem Steuerbord-Quarter paſſirt, worauf des Schiffes Stern ſich ſogleich weſtlich drehte, ſo daß nun ſämmtliche Backbord-Kanonen mit furchtbarem Erfolg das engliſche Schiff beſtreichen konnten.

Als man auf dem Saratoga die Anſtalten zum Wenden begann, verſuchte der Confiance ebenfalls dieſe Bewegung vorzunehmen. Seine Springs wurden angezogen, aber ſie trieben das Schiff nur vorwärts, und nachdem es die friſchen vollen Lagen der Amerikaner ausgehalten hatte, bis ihm kaum noch eine Kanone zur Beantwortung des Feuers übrig blieb, und als alle Verſuche zum Wenden mißlangen, da ſtrich der commandirende Offizier, ungefähr zwei und eine Viertelſtunde nach dem Beginn des Treffens, ſeine Flagge. Durch nochmaliges Anziehen des Steuerbord-Taues, wurde die volle Lage des Saratoga ſogleich auf den Linnet gerichtet, der ungefähr fünfzehn Minuten nach ſeinem Gefährten die Flagge ſtrich. Zu dieſer Zeit waren des Feindes Galeeren eine Meile weit zurückgeſchlagen worden und lagen unregelmäßig zerſtreut, mit dem Winde gerichtet, und unterhielten ein nutzloſes Feuer. Sobald ſie ſahen, daß die

großen Fahrzeuge ſich ergeben hatten, ſtellten ſie das Gefecht ein und zogen ihre Flaggen herunter. Nach höchſt glaubwürdigem Zeugniß war in dieſem ſtolzen Augenblick, von den ſechszehn oder ſiebenzehn engliſchen Flaggen, welche noch ſo kürzlich von den Maſten wehten, nicht eine einzige mehr in der Bay zu ſehen!

In dieſem langen und blutigen Treffen verlor der Saratoga 28 Todte und 29 Verwundete, oder mehr als den vierten Theil ſeiner ganzen Mannſchaft; der Eagle hatte 13 Todte und 20 Verwundete, alſo verhältnißmäßig einen beinahe eben ſo ſtarken Verluſt; der Ticonderoga hatte 6 Todte und 6 Verwundete, der Preble 2 Todte; während an Bord der zehn Galeeren nur 3 Leute getödtet und 3 verwundet wurden. Der Saratoga wurde fünfundfünfzig Mal im Rumpfe getroffen, meiſtentheils von Vierundzwanzigpfündnern; der Eagle neununddreißig Mal. Nach der erſten vollen Lage des Confiance wurde das Feuer dieſes Schiffes weniger zerſtörend, indem die Kugeln bei jeder folgenden Abfeuerung höher flogen. Bei der zweiten vollen Lage wurden beinahe alle Hängmatten im Netzwerk des Saratoga zerfetzt, und je länger die Schlacht dauerte, deſto entfernter vom Verdeck wurde das ſtehende Takelwerk von den Kugeln getroffen. Nur wenige Leute wurden von den Kugeln des Linnet, nach dem erſten Feuer beſchädigt *).

*) Bei Unterſuchung eines ſo ſonderbaren Umſtandes, da die Schiffe

Nach dem Bericht des Capitain Pring vom Linnet, datirt vom 12. September, verlor der Confiance 41 Todte und 40 Verwundete. Es ward jedoch zugegeben, daß man damals keine gute Gelegenheit hatte, die Todesfälle zu ermitteln. Späterhin berechneten die Engländer ſelbſt ihre Verwundeten zu 83. Hiernach würde ſich der Geſammtverluſt dieſes Schiffes auf 124 Mann belaufen, und ſelbſt dieſe Zahl wird bedeutend unter der Wahrheit gehalten. Der Linnet hatte, nach Bericht, 10 Todte und 14 Verwundete. Auch dieſer Verluſt wird für zu gering angegeben gehalten. Der Chubb hatte 6 Todte und 10 Verwundete. Der Finch ſollte, nach dem Bericht des Feindes, nur 2 Verwundete gehabt haben. Es iſt zwar kein officieller amerikaniſcher Bericht über die Todesfälle auf den engliſchen Schiffen veröffentlicht worden, aber

---

in derſelben Entfernung und auf ruhigem Waſſer lagen, kamen die amerikaniſchen Offiziere zu dem Schluß, daß der Feind, ehe er in's Treffen kam, ſeine Kanonen gerade auf das Centrum gerichtet hatte, und daß die Keile, welche bei jeder Abfeuerung nachgaben, nicht gehörig wieder angetrieben wurden. Es iſt kein Zweifel, daß das Feuer der Amerikaner einen großen Eindruck an Bord des Confiance hervorbrachte und daß dieſes Schiff, während es den vergeblichen Wendeverſuch machte, in großer Verwirrung war. Nach der Schlacht wurden die Ladungen aus ſeinen Kanonen gezogen, und auf der Seite, mit welcher es gefochten hatte, fand man eine Kanone mit einem Sack, der zwei Kugeln enthielt, geladen und gepfropft, ohne das geringſte Pulver; eine zweite mit zwei Patronen, aber ohne Kugeln, und eine dritte mit einem Pfropfen hinter der Patrone.

eine Schätzung nach den beſten Datas, die man finden konnte, läßt glauben, daß der Linnet 50 Mann und die beiden kleineren genommenen Fahrzeuge ungefähr 30 Mann zuſammen, verloren. Ueber die Todesfälle an Bord der engliſchen Galeeren iſt durchaus kein Bericht veröffentlicht worden, doch nimmt man dieſelben als ſehr zahlreich an. Im Publikum herrſchte die Meinung, daß dieſe Galeeren ihren Commandeur nicht unterſtützt hätten, aber in der amerikaniſchen Flotte war man überzeugt, daß ſie mit vielem Muthe geführt wurden und ihren Poſten in der Schlacht vollkommen ausfüllten. Auch litten ſie, wie man glauben darf, im angemeſſenen Verhältniß, beſonders durch das Feuer vom Ticonderoga.

Sobald der Linnet geſtrichen hatte, wurde ein Lieutenant abgeſchickt, um von dem Confiance Beſitz zu nehmen. So ſchlecht auch die Lage des Saratoga war, ſo war dennoch der die Priſe noch viel ſchlimmer. Sie war Einhundert und fünf mal im Rumpfe getroffen worden, hatte beinahe, wenn nicht ganz, die Hälfte ihrer Leute verloren, und dieſe furchtbare ſchwimmende Batterie befand ſich nun in vollkommen hülfloſem Zuſtande. Sie hatte ſich nicht einen einzigen Augenblick zu früh übergeben.

Als der housernde Offizier auf dem Verdeck der Priſe umherging, ſtieß er zufällig an einen Luntenſtock und feuerte eine der Steuerbord-Kanonen ab, welche die Kugel in der Richtung von Cumberland Head trieb. Bis zu dieſem Augenblick waren die engliſchen Galeeren mit ab-

genommenen Flaggen langſam mit dem Winde getrieben, wahrſcheinlich auf ihre Gefangennehmung wartend; aber ſobald dieſe Kanone abgefeuert worden war, welches ſie vielleicht für ein Signal hielten, begannen ein paar von ihnen ſich langſam zu entfernen, denen die übrigen folgten, jedoch ohne viele Ruder zu gebrauchen. Auch hat man nicht geſehen, daß eine von ihnen die Flagge aufgezogen hätte. Capitain M'Donough gab den amerikaniſchen Galeeren das Signal zum Verfolgen, aber man fand, daß deren Mannſchaften bei den Pumpen auf einigen großen Fahrzeugen gebraucht wurden, um dieſelben vom Unterſinken zu retten, und ſo wurde das Signal widerrufen. Da nun nicht ein einziger Maſt auf den großen Schiffen irgend ein Segel tragen konnte, ſo entkamen die engliſchen Galeeren, indem ſie ſich anfänglich nur langſam und ohne Ordnung entfernten, als ob ſie ihrer Freiheit nicht recht trauten.

Capitain M'Donough belobte das Benehmen ſämmtlicher Offiziere vom Saratoga. Mr. Gamble war, tapfer fechtend, auf ſeinem Poſten gefallen; Mr. Vallette, der einzige noch übrige Lieutenant, benahm ſich mit der kalten Beſonnenheit, welche dieſen hochgeſchätzten und braven Offizier beſonders anszeichnet *), und Mr. Brum, der Segelmeiſter, dem das wichtige Geſchäft, das Schiff zu wenden, übertragen worden war, verlor auch nicht für

*) Jetzt Commandeur Vallette.

einen Augenblick die Geiſtesgegenwart. Capitain Henley belobte das Benehmen ſeiner Offiziere, und ebenſo that Lieutenant Com. Caſſin. Die Galeeren hatten ſich ſehr unregelmäßig bewegt, aber als ausgezeichnet brav betrachtete man den Boxer, unter Mr. Conover *), den Netley, unter Mr. Breeſe **), eine unter dem Befehl des Mr. Robins, Segelmeiſter, und noch eine oder zwei mehr.

Es herrſchte ein allgemeines Gefühl der Bewunderung über die Art, mit welcher der Ticonderoga, unter Lieutenant Com. Caſſin, das Ende der Linie vertheidigt hatte, als auch über das tapfere Benehmen ſämmtlicher an Bord befindlicher Perſonen. Ein oder zwei Mal glaubten die nächſten Fahrzeuge, dieſer Schooner ſtehe in Flammen, weil er mit ſo furchtbarer Schnelligkeit abfeuerte.

Der Saratoga wurde zwei Mal von den glühenden Kugeln des Confiance in Brand geſteckt, ſein Spanker war beinahe ganz von den Flammen zerſtört. Dieſe Thatſache iſt geläugnet und die Kugeln den Batterien am Ufer zugeſchrieben worden, aber niemals von glaubwürdigen Zeugen. Keine Batterie am amerikaniſchen Ufer, mit Ausnahme der Kanonen auf Crab-Eiland, welche ein oder zwei Kugeln auf den Finch abfeuerte, nahm irgend einen Antheil am Seetreffen; auch konnte

---

*) Jetzt Commandeur Conover.

**) Jetzt Commandeur Breeſe.

dieſes nicht geſchehen, ohne die amerikaniſchen zugleich mit den feindlichen Fahrzeugen zu gefährden. In der That war es auch wegen der Entfernung zweifelhaft, ob eine Kugel hätte treffen können, da Capitain M'Donough ſo weit vom Lande geankert hatte, um den Feind zu zwingen, in die Schußweite ſeiner kurzen Kanonen zu kommen.

Die Amerikaner fanden am Bord der Confiance einen Glühofen mit acht oder zehn glühenden Kugeln darin, obſchon dieſes Factum nicht in der Abſicht angegeben wird, um es dem Feinde als Fehler auzurechnen. Höchſt wahrſcheinlich war es ein Vortheil für ihn, da gerade eine Partie Artilleriſten anweſend war.

Capitain M'Donough, der wegen ſeiner perſönlichen Tapferkeit ſchon vorher im Dienſte günſtig bekannt war, ſtieg durch den glücklichen Erfolg dieſes Tages um ein Bedeutendes höher in der Achtung. Seine Anordnungen zum Empfang des Angriffs waren im höchſten Grade ſcharfſinnig und eines Seemannes würdig. Durch die Art, in welcher er ſeine Fahrzeuge ankerte, mit den Sandbänken ſo nahe am Ende der Linie, welche dadurch gedeckt wurde, und mit dem Lande von Cumberland-Head ſo nahe ſeinen vollen Lagen, daß der Feind in die Schußweite ſeiner kurzen Kanonen nothwendig kommen mußte, hatte er ſeine ganze Force vollkommen anwendbar gemacht. Die Engländer kamen vielleicht nicht nahe genug, um den Karthaunen volle Wirkſamkeit zu geſtatten, aber dies war ein nicht zu vermeidender Nachtheil, da die

angreifende Partei natürlich die Wahl des Abſtandes hatte. Jeder Vortheil der unter den obwaltenden Umſtänden erlangt werden konnte, war benutzt worden, und der Erfolg bewies die Weisheit der getroffenen Anſtalten. Das perſönliche Benehmen des Capitain M'Donough in dieſem Treffen war, gleich dem des Capitains Perry in der Schlacht auf dem Erie See, der Gegenſtand allgemeiner Bewunderung in dem kleinen Geſchwader. Seine Beſonnenheit blieb während aller der gefährlichen Scenen am Bord ſeines Schiffes ungeſtört, und obgleich er einem Schiffe von doppelter Stärke und beinahe doppeltem Tonnengehalt gegenüber lag, ſo empfing und widerſtand er deſſen Angriff dennoch mit einer Beharrlichkeit, welche dem Verderben zu trotzen ſchien. Das Wenden der Saratoga unter ſolchen Umſtänden, dem verheerenden Feuer des Confiance und Linnet zugleich ausgeſetzt, war ein kühnes und meiſterhaftes Unternehmen, deſſen Beſchließung und Ausführung eine ungewöhnliche Entſchloſſenheit und Standhaftigkeit erforderte. Eine Stimmenmehrheit würde gewiß entſchieden haben, daß, ohne eine einzige Kanone auf der fechtenden Seite, mit dem vierten Theil der Mannſchaft zuſammengehauen, und dem bloßen Wrack ihres Schiffes, genug Unheil angerichtet war, um eine Uebergabe zu rechtfertigen; aber Capitain M'Donough fand, trotz der verzweifelten Lage des Saratoga, dennoch die Mittel zum Siege.

Obgleich das perſönliche Benehmen des Capitains

Downie und die Tapferkeit ſeines Angriffs ohne allen Tadel war, ſo iſt dennoch die Klugheit und der nautiſche Verdienſt der Art ſeiner Annäherung verdientermaßen bezweifelt worden. Der Confiance war in einer ſo kurzen Zeit und mit ſo großer Anſtrengung erbaut worden, daß es gänzlich aus der Macht der Amerikaner lag, ein Fahrzeug herzurichten, das zur Vermeidung der erwarteten Folgen ihm zeitig genug entgegen geführt werden konnte, und man mußte den Feind einer unverzeihlichen Schwachheit ſchuldig finden, wenn man annehmen wollte, daß er, nach dem bekannten Ausgang ſo vieler Schlachten, ſein Schiff nicht hinlänglich ſtark gemacht habe, um ſich den Sieg mit Gewißheit zu verſchaffen. Nur wenige profeſſionelle Beurtheiler werden nicht eingeſtehen, daß ein Schiff, mit den Kanonenverdeck-Verhältniſſen, dem Metall und der Batterie eines Vierundzwanzigers, wenigſtens vollkommen fähig ſein ſollte, es mit zwei ſolchen Fahrzeugen, wie der Saratoga und Eagle, aufzunehmen, wodurch alſo das Uebergewicht des Feindes auf einmal zugegeben wird. Der Plan des Feldzuges, der durch dieſe Niederlage zerſtört wurde, die wichtigen beabſichtigten Zwecke, das Factum, daß die Engländer der angreifende Theil waren, und daß ſie die anzugreifende Force gewiß genau kannten, geben, in Vereinigung mit allen anderen damit zuſammenhängenden Umſtänden, eben ſo viele ſichere Beweisgründe, daß die Schlacht von Plattsburg-Bai von Seiten der Engländer mit der vollkomme-

nen Gewißheit des Sieges gefochten wurde, welches ſich nur wegen ihres bekannten Uebergewichts rechtfertigen läßt. Schon der Name, den ſie ihrem ſtärkſten Schiffe beigelegt hatten, iſt ein Bürge dieſer Behauptung. Sir James Yeo, deſſen Commando ſich bis auf dieſen See erſtreckte, beklagte ſich bei ſeinem Vorgeſetzten, daß Capitain Downie von dem General-Gouverneur voreilig in das Treffen getrieben worden ſei, aber er beſchwerte ſich nicht über die Unzulänglichkeit der Force, woraus ſich vermuthen läßt, daß Alle, welche mit den Vorbereitungen zu thun gehabt hatten, ſich grober Fehler zu Schulden kommen ließen. Es iſt wahr, daß Capitain Downie in's Treffen ging, ehe noch ſeine Mannſchaft und Schiffe viele Uebungen durchgemacht hatte; aber auch Capitain M'Donough hatte mit demſelben Nachtheil zu kämpfen. Es ſind dies die gewöhnlichen Uebel raſcher Unternehmungen, denen durch die Hülfsmittel des Seemannes abgeholfen werden muß. Die Conſtitution nahm die Guerriere mit einer Mannſchaft, die nur wenig länger als einen Monat einexerzirt worden war, und ſie manövrirte ſogar vor dem Geſchwader bei New-York, was eine viel gefährlichere Unternehmung war, nachdem ſie kaum erſt fünf Tage vorher einen großen Theil ihrer Leute erhalten hatte. Capitain Downie's profeſſioneller Charakter, wie auch ſeine Erklärungen, welche der Welt vorgelegt worden ſind, liefern hinreichenden Beweis, daß er den Confiance bereit hielt, mit dem Feinde zuſammen

zu treffen. Sir James Yeo beklagte ſich mit weit größerer Urſache, daß dieſer Offizier zum Angriff in die Bay einlief, indem er ſich dadurch dem beſtreichenden Feuer ausſetzte, welches bedeutend zum Verluſt des Tages beitrug. Kurz, Capitain Downie machte den Verſuch, das feindliche Geſchwader buganwärts anzugreifen, eine Maßregel, welche die Engländer öfters ziemlich ungeſtraft in Europa angewendet haben, aber unter den Kanonen eines amerikaniſchen Kriegsſchiffes ein höchſt gefährliches Experiment war. Dennoch war ſein Benehmen höchſt brav; die Stellung, welche er in Betreff des Windes einnahm, war ſehr zu ſeinen Gunſten, und hätte er die Station erreicht, wie er es wünſchte, ſo hat man alle Urſache, wenn man die Stärke ſeines Schiffes in Betracht zieht, zu vermuthen, daß das Glück auf ſeiner Seite geweſen ſein würde. Daß er überwunden wurde, muß man der unbeweglichen Feſtigkeit, kühlen Ueberlegung und dem vortrefflichen Feuer der Angegriffenen zuſchreiben.

Zwar waren viele der amerikaniſchen Offiziere verwundet worden, aber nur zwei fanden den Tod. Dieſe waren Mr. Gamble, der erſte Lieutenant vom Saratoga, und Mr. Stansbury, der erſte Lieutenant vom Ticonderoga*). Mr. Smith †), ein ſehr brauchbarer Offizier

---

†) Jetzt Capitain Smith, vom Ohio, von 80 Kanonen.

*) Die Todesart des Mr. Gamble iſt bereits erzählt worden. Mr. Stansbury verſchwand plötzlich von den vorderen Bollwerken, während er eine Arbeit mit den Springs beaufſichtigte. Zwei

und erſter Lieutenant auf dem Eagle, erhielt eine ſchwere Wunde, nahm aber dennoch am Gefecht Theil. Auf der

---

Tage nach der Schlacht ſtieg ſein Leichnam, der von einer Kugel in zwei Stücke getrennt war, auf die Oberfläche des Waſſers, in der Nähe des Schiffes, zu welchem er gehört hatte. Dieſe Herren zeigten beide große Beſonnenheit und Kühnheit bis an ihren Tod. Viele Offiziere wurden zu Boden geworfen, ohne einen Tropfen Blut zu verlieren. Einmal erſcholl der Ruf auf dem Saratoga, daß Capitain M'Donough, oder der Commodore, wie er gewöhnlich genannt wurde, geblieben ſei. Er lag auf dem Geſicht, auf dem Quarter=Deck, beinahe leblos und erſt nach zwei oder drei Minuten erhielt er ſeine Beſinnung wieder. Während er nämlich ſeine Lieblingskanone, wie er gewöhnlich während des ganzen Treffens that, richtete und mitten auf dem Verdeck mit gebeugtem Körper ſtand, um das Viſir zu nehmen, ſchlug eine Kugel die Raa des Spankers entzwei, welche ihm auf den Rücken fiel, ein Schlag, der leicht hätte tödtlich ſein können. Einige Minuten nachher erſcholl derſelbe Ruf wieder. Dieſesmal lag Capitain M'Donough auf der linken Seite des Decks, zwiſchen zwei Kanonen, mit Blut bedeckt und wiederum beinahe leblos. Eine Kugel hatte den Kopf des Capitains ſeiner Lieblingskanone weggenommen und auf ihn geſchleudert. Mr. Brum, dem Segelmeiſter, ein ehrwürdiger alter Seemann, flog, während er das Schiff wendete, ein Splitter ſo nahe am Körper vorbei, daß ſeine Kleider mit fortgeriſſen wurden. Eine Minute lang hielt mau ihn für todt, aber, ſobald er wieder auf den Füßen ſtand, machte er aus ſeinem Taſchentuch eine Schürze und ging wieder an die Arbeit mit den Springs, als wenn nichts vorgefallen wäre! Einige Monate nachher ſtarb dieſer Veteran, wie man glaubt, an den Folgen dieſer Beſchädigung. Mr. Vallette wurde ein Kugelkaſten, auf welchem er ſtand, unter den Füßen weggeriſſen und ein anderesmal wurde auch er von dem abgeſchoſſenen Kopfe eines Seemannes zu Boden geſchlagen. Auch erhielt er eine gefährliche Splitterwunde, obgleich nicht gemeldet. Kurz, nur ſehr wenige kamen ganz frei durch, und

Seite des Feindes wurden außer dem Capitain Downie, noch verſchiedene Offiziere getödtet und drei oder viere verwundet.

Capitain M'Donough wurde außer der gewöhnlichen Medaille vom Congreß und verſchiedener Belobungen und Geſchenke von mehreren Staaten und Städten wegen ſeiner Verdienſte, befördert. Die Regierung von New-York beſchenkte ihn mit einem kleinen Gute auf Cumberland Head, von welchem man die Ausſicht auf die Scene ſeines Triumphs hat. Die Offiziere und Mannſchaften empfingen die gebräuchlichen Belohnungen, und das Land im Allgemeinen ſtellte dieſen Sieg an die Seite des vom Erie See. In der Marine, welche beſſer geeignet iſt, zur richtigen Beurtheilung einer Force und aller übrigen Umſtände, welche das Verdienſt nautiſcher Unternehmungen erhöhen, wird die Schlacht von Plattsburg-Bay zu einem ihrer höchſten Anſprüche auf Ruhm gezählt.

Die Folgen dieſes Sieges traten ſogleich ein und waren ſehr wichtig. Während des Treffens hatte Sir George Prevoſt in der Fronte die amerikaniſchen Werke geplänkelt und traf zu einem ernſthafteren Angriff emſig Anſtalten. Aber ſobald das Schickſal des engliſchen Geſchwaders entſchieden war, zog er ſich in größter Eile und

---

man ſchien auf beiden Seiten einverſtanden zu ſein, Niemanden als verwundet anzunehmen, der ſich vom Hoſpital frei halten konnte. Viele, die nicht auf der Liſte der Verwundeten ſtanden, fühlen noch heut zu Tage die Folgen ihrer Verletzuugen.

auf ſehr unmilitäriſche Weiſe zurück, indem er einen großen Theil ſeines ſchweren Geſchützes, ſeine Kriegs- und andere Vorräthe im Stiche ließ. Und von dieſem Augenblick an, bis zum Ende des Krieges, blieb die nördliche Grenze vom Feinde befreit.

Zwölftes Kapitel.

Erfolgreiche Angriffe der Engländer. — Erbauung neuer Fahrzeuge für die Seen. — Glück der Amerikaner auf den Seen. — Commodore Chauncey.

Nach dem Siege des Capitain Perry auf dem Erie-See, machten die Engländer weiter keinen ernſthaften Verſuch, die Uebermacht auf den Ober-Seen wieder zu erlangen. Man glaubt, daß ſie während des Winters von 1813 — 14 daran dachten, einen Angriff auf einen Theil der amerikaniſchen Fahrzeuge, welche in Put-in-Bay lagen, zu unternehmen; derſelbe wurde aber nie ausgeführt. Als Commodore Sinclair ſeine Flagge als Commandeur auf dieſen See aufzog, ſegelte eine Expedition gegen Michilimakinac, welche zurück geſchlagen wurde. Er nahm einige Fahrzeuge der Nord-Weſt-Compagnie, ſprengte ein Blockhaus im Nautauwaſſauga und zwang den Feind, einen Schooner, genannt die Nancy, unter Lieutenant Worſley, zu zerſtören.

Während dieſe Bewegungen auf den Seen Superior

und Huron vorgenommen wurden, lagen einige kleine Fahrzeuge am Fuß des Erie Sees, um mit der Armee zu cooperiren, welche damals im Fort deſſelben Namens belagert wurde. In der Nacht des 12. Auguſt ankerten der Somers, Ohio und Porcupine, ſämmtlich unter Lieutenant Conkling, gerade an der Ausfahrt des Sees, um die linke Flanke der amerikaniſchen Werke zu decken. Der Feind brachte eine Partie Seeleute von unterhalb herauf, in der Abſicht, ſie abzuſchneiden und gegen Mitternacht machten ſie einen Angriff mit 6 oder 8 Booten, meiſtens großen Batteaux, unter Capitain Dobbs. Der Ohio und Somers wurde überraſcht und der letztere ohne den geringſten Widerſtand genommen, aber der Porcupine, welcher auf der Huth war, bewirkte ſeine Flucht. Der Feind trieb mit ſeinen beiden Priſen die Fälle hinab und brachte ſie dort in Sicherheit.

Bei dieſem plötzlichen und gut ausgeführten Ueberfall verloren die Amerikaner einen Todten und 10 Verwundete. Der Feind verlor ungefähr dieſelbe Zahl durch den Widerſtand an Bord des Ohio; geblieben war der Lieutenant Radcliffe vom Netley. Der Porcupine nahm keinen Antheil am Gefecht. Dieſer Ueberfall war die Folge zu großer Sicherheit, indem man glaubte, daß der Feind keine Force auf dem Erie-See beſitze, mit welcher er einen ſolchen Angriff unternehmen könne. Die Art, in welcher er die Leute und Boote vom Ontario-See zu dieſem Zweck herauf brachte, und die Nettigkeit, mit welcher das

Unternehmen ausgeführt wurde, erwarb allen dabei Betheiligten großen Credit.

Auch war dies nicht der einzige glückliche Verſuch dieſer Art, welchen die Engländer während dieſes Sommers auf den Oberſeen ausführten. Lieutenant Worſley, der Offizier, welcher den durch Commodore Sinclair zerſtörten Schooner commandirt hatte, war mit allen ſeinen Leuten glücklich entkommen und nachdem er eine Partie Soldaten von Michilimackinac und einen ſtarken Trupp Indianer erhalten hatte, entwarf er den Plan zu einem Ueberfall auf die Tigreß und den Scorpion, welche auf dem Huron See nach dem abgeſchlagenen Angriff auf jenem Poſten zurückgeblieben waren. Die Tigreß führte einen Vierundzwanziger, hatte eine Mannſchaft von 28 Leuten und wurde von Mr. Champlin commandirt. Sie lag zu St. Joſephs, als Mr. Worſley in der Nacht des 3. September den Angriff mit fünf großen Booten unternahm, von denen das eine einen Sechspfündner, das andere einen Dreipfündner führte; er war außerdem von neun Canoes begleitet und hatte mehr als 200 Mann. Die Nacht war ſo dunkel, daß der Feind ſehr nahe kam, ehe er entdeckt wurde, aber Mr. Champlin*) und ſeine Offiziere leiſteten einen ſehr tapferen Widerſtand. Der Schooner wurde nicht eher genommen, bis deſſen ſämmtliche Offiziere gefallen waren. Die Kanonen des Feindes wurden auf die

*) Jetzt Commandeur Champlin.

Tigreß gebracht und während ſie auf ihrer Stelle liegen blieb, kam am Abend des nächſten Tages der Scorpion, unter Lieutenant Turner von einer Kreuzfahrt zurück und ankerte ungefähr fünf Meilen von ihr entfernt. Keines der Fahrzeuge beſaß Signale und ein Verſuch zur Mittheilung wurde in dieſer Nacht nicht gemacht. Am nächſten Morgen bei Tagesanbruch, ſah man die Tigreß mit fliegender amerikaniſcher Flagge auf den Scorpion zu ſteuern, und da man nicht die geringſte Ahndung von der mit ihr vorgegangenen Veränderung haben konnte, ſo ließ man ſie ganz nahe zur Seite kommen, wo ſie plötzlich alle ihre Kanonen abfeuerte, an den Scorpion anlegte und ihn ohne Schwierigkeit in Beſitz nahm. Dieſer Ueberfall wurde gänzlich dem Mangel an Signalen zugeſchrieben und Mr. Turner wurde von aller Schuld an dem Verluſt ſeines Fahrzeuges frei geſprochen. Während der Wegnahme der Tigreß verlor der Feind an Todten einen Lieutenant und zwei Mann, an Verwundeten ſieben Mann. An Bord der Tigreß blieben drei Mann; ſämmtliche Offiziere und drei Seeleute wurden verwundet. Der Scorpion, auf ſolche Art überraſcht, leiſtete keinen Widerſtand.

Dieſe kleinen Eroberungen, welche dem Unternehmungsgeiſte des Feindes zum Lobe gereichten, endigten den Krieg auf den Ober-Seen, indem die Fahrzeuge bald nachher beigelegt wurden. Während des Winters von 1814 — 15 beſchäftigten ſich beide kriegführende Mächte mit Bauen, indem der Feind zu Kingſton einen zweiten

Zweidecker anfing, während die Amerikaner im Harbour Vorbereitungen machten, zwei dergleichen zu erbauen. Um dieſen Zweck zeitig genug zu erreichen, ſandte Commodore Chauncey eine Vorſtellung an das Departement aus welcher hervorging, daß der Dienſt erfordere: 600 Schiffszimmerleute, 60 Schiffstiſchler, 120 Säger, 75 Grobſchmiede, 25 Block- und Pumpenmacher, 10 Bootbauer, 10 Sparrenwerkmacher, 18 Kanonengeſtellmacher, 16 Segelmacher, 10 Waffenſchmiede und 5 Blechſchmiede, oder 949 Handwerker im Ganzen. Mit dieſer Force unternahm ſich Mr. Eckford, innerhalb 60 Tagen vom Beginn, zwei Schiffe auf's Waſſer zu bringen, das jedes 102 Kanonen führen ſollte und wozu das Holz noch im Walde ſtand. Der Befehl wurde gegeben und das Werk im Januar angefangen. Die Nachricht, daß ein Friedenstractat unterzeichnet worden ſei, traf ein, als eins dieſer Fahrzeuge, genannt der New Orleans, nur 29 Tage in der Arbeit war. Es ſtand beinahe vollkommen in den Planken und ſollte nach der Berechnung, 27 Tage ſpäter auf dem Waſſer ſchwimmen. Das zweite Fahrzeug war nur wenig hinter dieſem zurück, und es unterliegt keinem Zweifel, daß Commodore Chauncey bei Eröffnung der Schifffahrt den See genommen haben würde mit einer Force von zwei Linienſchiffen, zwei Fregatten, zwei Corvetten, vier Briggs und ſo vielen kleinen Fahrzeugen, als der Dienſt nur immer erfordern mochte. Da der Feind die Skelotte zu einer oder zwei Fregatten von

England erhalten und ſchon begonnen hatte, ſie zuſammen zu ſetzen, ſo iſt es wohl möglich, daß dieſer Force noch eine Fregatte zugefügt worden ſein würde, indem man dieſelbe aus dem Holze, welches für die ſchweren Schiffe zu ſchwach gefunden wurde, leicht aufbauen konnte.*)

---

*) Henry Eckford, der mit Recht berühmte Baumeiſter, durch welchen alle dieſe Wunder im Schiffbau bewirkt wurden, war ein geborner Schottländer. Da er dieſe Kunſt zu ſeinem Berufe erwählt hatte, kam er noch als ein Knabe nach den Canadas und verlebte einige Zeit zu Montreal, mit Erlernung ſeines Geſchäftes bemüht. Im Jahre 1791, wo er nur neunzehn Jahr alt war, faßte er den Entſchluß, ſich in den Vereinigten Staaten niederzulaſſen und, indem er von Kingſton überſetzte, landete er gerade an derſelben Stelle, wo er ſiebenzehn Jahre ſpäter, an der Mündung des Oſwego, das Skelett des Oneida, von 16 Kanonen, errichtete, welches das erſte amerikaniſche Kriegsſchiff war, das jemals auf den Seen vom Stapel gelaſſen wurde. In New-York angelangt, bekam er bald Aufträge und in kurzer Zeit war er als der beſte und unternehmendſte Schiffbauer dieſes Hafens bekannt. Gegen das Jahr 1807 wurde er zuerſt von der Regierung beſchäftigt und während des ganzen Krieges ſtand er an der Spitze der Bauſtätten am Ontario-See, wo er ſich, in Betracht der von ihm zu bekämpfenden Schwierigkeiten, große Auszeichnung durch ſeine unerſchöpflichen Hülfsquellen, Selbſtgefühl, Energie, Eifer und durch die liberalen und ausgebreiteten Anſichten ſeiner Pflichten erwarb. Nach dem Kriege ſetzte Mr. Eckford ſein Geſchäft in New-York wieder fort und erbaute viele ſchöne Fregatten für die Südamerikaniſchen Staaten. Auch erbaute er den Ohio, von 80 Kanonen, für die Regierung, ein Schiff, welches, wie man ſagt, mehr Befriedigung giebt, als irgend ein Zweidecker in der Marine, der bis jetzt erprobt worden iſt.

Um das Jahr 1828 wurde Mr. Eckford veranlaßt, nach Conſtantinopel zu gehen, um einige Schiffe für den Sultan zu er-

Der Friede ſetzte dem Wettſtreit im Schiffbauen ein Ziel und endigte den Krieg auf den Seen. In dieſem Inland-Kampfe werden alle unparteiiſchen Beurtheiler den Amerikanern die Palme zuerkennen, obgleich der Feind thätig, kühn und im Beſitz zahlreicher Hülfsquellen war. Auf den Ober-Seen und auf dem Champlain See hatten die Engländer allgemeine Schlachten geſucht, und entſcheidende Siege verſchafften der Republik die beinahe ungeſtörte Herrſchaft über alle dieſe Gewäſſer. Die wichtigen Folgen, die man erwartet hatte, belohnten vollkommen dieſes Gelingen. Auf dem Ontario See befolgten die Engländer eine verſchiedene Verfahrungsweiſe, indem ſie

---

bauen. Während er dort Anſtalten traf, die türkiſche Flotte auf einen reſpectablen Fuß zu bringen, in ſo weit es die Schiffe betrifft, ſtarb dieſer unternehmende und ſcharfſinnige Baumeiſter an einem Fieber.

Henry Eckford war ohne Zweifel ein Mann von Genie. Er war in den höheren Zweigen ſeiner Kunſt nicht vollſtändig gebildet worden, aber durch die Macht ſeiner Talente erhob er ſich zu der Stufe derjenigen, welche es waren. Seine Anſichten von der Kraft der Schiffe waren richtig, practiſch und gänzlich frei von Vorurtheilen, und ſein Auge war eben ſo richtig, wie ſein Urtheil. Als Menſch genoß er eine hohe Achtung, und als Bürger bewies er ein edles Zutrauen in die Regierung, indem er ſein ganzes Glück von dem des Staates abhängig machte, zu einer Zeit, wo andere mit lauteren Verſicherungen der Ergebenheit mißtrauiſch, zurückhaltend und falſch blieben. Er verheirathete ſich frühzeitig in New-York und hinterließ Nachkommen der dritten Generation, als er ſeine Heimath, die ihm ſeit vierzig Jahren theuer geworden war, wegen des Unternehmens im Oſten verließ und wohin er bei deſſen Beendigung zurückkehren wollte.

ſorgfältig jedes Gefecht vermieden, das entſcheidend ausfallen mußte, wenn es nicht unter Umſtänden geſchehen konnte, welche den Sieg gewiß machten.

Auf dem Champlain See nahm der Feind im Laufe des Krieges mit Hülfe ſeiner Armee den Eagle und den Growler. Dieſe beiden Fahrzeuge wurden ſpäter wieder zurück erobert unter dem Namen der Chubb und Finch, und die ganze engliſche Force wurde geſchlagen. Das Glück des Feindes auf dem Erie-See beſchränkte ſich auf den Ueberfall der vier Schooner, wie in dieſem Capitel erwähnt wurde; während er ebenfalls durch Ueberraſchung den Detroit und Caledonia verlor, ſein ganzes Geſchwader im Gefecht war und ein Schooner auf dem Huron See in die Luft geſprengt wurde. Das Glück des Feindes auf dem Ontario See beſtand in der Wegnahme der Julia und des Growler in der Affaire vom 10. Auguſt, und der Wiedereroberung des letzteren Fahrzeuges zu Oſwego. Bei keiner anderen Gelegenheit, mit Ausnahme des Bootes des Mr. Gregory, und eines Bootes mit einer Kanone und zwei Tauen, fiel irgend eine der Marine angehörige Perſon oder Sache in ſeine Hände. Er machte einen außerordentlich ohnmächtigen Angriff (vor Ankunft des Commodore Yeo) auf den Harbour, wurde bei einem ſpäteren Angriff auf denſelben Ort geſchlagen, bewirkte die Einnahme von Oſwego, und beging einige Verwüſtungen zu Sodus und an der Mündung des Geneſee Fluſſes. Einige Tage lang cooperirte er auch gele-

gentlich mit ſeiner Armee. Auf Seiten der Amerikaner wurde ein heftiger Angriff auf Kingſton, 1812 unternommen; York wurde zweimal genommen, 1813, wie ebenfalls auch Fort George; eine Brigg wurde von York weggeführt und ein Fahrzeug von zwanzig Kanonen an demſelben Orte verbrannt; desgleichen ein anderes von vierzehn Kanonen bei Presque-Inſel; ein drittes an's Land getrieben und in die Luft geſprengt, weſtlich vom Niagara; ſechs Bombenſchiffe und drei Kanonenboote und viele kleinere Fahrzeuge wurden genommen, und zu verſchiedenen Zeiten, zwei Capitaine, viele andere Offiziere und mehrere Hundert Matroſen und Marineſoldaten zu Gefangenen gemacht. Kingſton wurde oft und enge blockirt, und die Amerikaner hatten mit kurzen und wenigen Ausnahmen die alleinige Herrſchaft über den See. Das größere Alter des engliſchen über das amerikaniſche Gebiet als angebautes Land, verſchaffte dem Feinde bedeutende Vortheile, von denen er ſehr guten Gebrauch machte. Wegen der ungeheuren Hülfsquellen der engliſchen Marine, welche während des Jahres 1814 keine andere Beſchäftigung, als dieſen Krieg hatte, konnte Sir James Yeo der britiſchen Armee ohne allen Zweifel bedeutende Dienſte leiſten, obgleich die Ueberlegenheit während verſchiedener der wichtigſten Monate der Jahreszeit verloren ging. Es darf überdies nicht vergeſſen werden, daß der mehr begüterte Theil des amerikaniſchen Volkes, welcher als eine Maſſe betrachtet, in Meinungsſtreitigkei-

ten mit Großbritanien, der Nation ſelten treu war, ſein Zutrauen in dem öffentlichen Credit ſo ſchwankend werden ließ, daß die koſtſpieligſten Operationen des Commodore Chauncey mit Hülfe eines geringgeſchätzten Papiergeldes beſtritten werden mußten. Gerade die Sicherheiten, welche Vernunft und Wahrheit den Kapitaliſten als die beſten in der Welt hätte anempfehlen ſollen, ließ man in Mißcredit gerathen, ſo daß die Bemühungen ſämmtlicher öffentlicher Beamten bedeutend erſchwert wurden.

Kein Offizier der amerikaniſchen Marine ſtand jemals auf einem Poſten von ſo großer Verantwortlichkeit und Wichtigkeit, wie jener war, den Commodore Chauncey bekleidete, und mit Recht darf man zweifeln, ob irgend ein anderer Offizier einer ſo hohen Pflicht ſich beſſer, wie er, entledigt haben würde. Er erwarb ſich die größte Achtung ſeines wachſamen, kühnen und geſchickten Gegners und behielt bis an's Ende das vollkommenſte Zutrauen ſeiner Regierung.

Dreizehntes Kapitel.

Kreuzfahrt der Conſtitution. — Die Conſtitution und die Cyane. Die Conſtitution und die Levant. — Capitain Stewart. — Die Conſtitution verfolgt. — Gutes Glück der Conſtitution.

Als Commodore Bainbridge im Jahr 1813 das Commando über die Conſtitution von 44 Kanonen aufgab, fand man dieſes Schiff ſo ſehr verfallen, daß die ausgedehnteſten Reparaturen nothwendig wurden. Die Mannſchaft wurde größtentheils nach den Seen geſchickt, eine neue angeworben und das Commando dem Capitain Charles Stewart übergeben. Das Schiff konnte jedoch nicht vor dem Winter von 1814 in See gehen, wo es dann eine ſüdliche Kreuzfahrt der Küſte entlang unternahm. Als es auf der Heimkehr durch die weſtindiſchen Inſeln paſſirte, traf es auf die Pique von 36 Kanonen, welches Schiff jedoch entkam, indem es in der Nacht durch die Mona-Paſſage lief. Vor ihrer Rückkehr nahm die Conſtitution den Picton von 14 Kanonen, einen Kriegs-Schooner des Feindes. Als ſie die amerikaniſche Küſte erreichte, wurde ſie von zwei engliſchen Fregatten, der Juno und Ceres, in Marblehead Bai gejagt. Bald darauf ging ſie nach Boſton. Während dieſer Kreuzfahrt hatte die Conſtitution außer dem Schooner, noch mehrere Priſen gemacht.

Am 17. December ſegelte die Conſtitution wieder von Boſton ab, lief vor Bermuda, von dort in die Gegend von Madeira und dann in die Bai von Biscay. Nachher kreuzte ſie eine Zeitlang im Angeſicht des Felſens von Liſſabon und machte zwei Priſen, von welchen eine zerſtört und die andere eingeſchickt wurde. Während ſie in der Nähe von Liſſabon war, entdeckte ſie ein großes Schiff und machte Jagd auf daſſelbe; aber ehe noch die Unterſegel aufgezogen waren, traf ſie auf eine der eben erwähnten Priſen, und während dieſe feſtgenommen wurde, war das fremde Segel verſchwunden. Man glaubt, daß dieſes Fahrzeug die Eliſabeth von 74 Kanonen geweſen ſei, welche bei ihrer Ankunft zu Liſſabon hörte, daß die Conſtitution an der Küſte umher kreuze und ſogleich zur Jagd auf dieſelbe auslief; aber Capitain Stewart ſtand in der Richtung nach Süden und Weſten zur Auffindung eines dort vermutheten Feindes.

Als Capitain Stewart am Morgen des 20. Februar, wo ein leichter Levanter wehte, nichts entdeckt hatte, ließ er, von einem jener unerklärlichen Impulſe angetrieben, das Steuer beilegen, und das Schiff wich nun von ſeinem Curs nach Südweſt ab, indem es ſeine Stellung in jener Richtung auf fünfzig oder ſechzig Meilen änderte. Um 1 Uhr Nachmittags entdeckte man vom Backbord-Bug ein fremdes Segel, worauf das Schiff zwei oder drei Punkte dem Winde näher ſteuerte und die Segel zur Jagd richtete. Nach ungefähr 20 Minuten

entdeckte man, daß der Fremdling ein Dreimaſter ſei und eine Stunde ſpäter ſah man ein zweites Fahrzeug, mehr windabwärts, welches man um 2 Uhr ebenfalls als einen Dreimaſter erkannte. Die Conſtitution ſetzte ihren Curs fort, alle drei Fahrzeuge gegeneinander gerichtet, bis gegen 4 Uhr, wo der nächſte der Fremdlinge dem Schiffe, windabwärts, ein Signal gab und bald darauf von ſeinem Curs abwich und gegen ſeinen Gefährten zulief, der damals ungefähr drei franzöſiſche Meilen windabwärts von ihm ſtand. Die Conſtitution ſegelte unverzüglich gerade auf ſie zu und zog Ober- und Unterbeiſegel auf. Man hatte nun keinen Zweifel mehr, daß die Fremdlinge Feinde ſeien; das nächſte Schiff hatte das Anſehen einer kleinen Fregatte, und das andere, windabwärts, das einer großen Kriegsſchaluppe. Das erſtere hatte Nebenſegel zu beiden Seiten aufgezogen, während das andere nur wenig Segel trug, um ſeinen Gefährten näher kommen zu laſſen. Capitain Stewart glaubte, es ſei ihre Abſicht, fern zu bleiben, wie ſie es mit Segeln am beſten vermochten, bis zur Nacht und dann zu entkommen, und demnach zog er alles auf, was nur angewendet werden konnte, um das nächſte Schiff unter ſeine Kanonen zu bekommen. Gegen halb 5 Uhr brach die Haupt-Bramſtange, da die Raa fehlerhaft war und das verfolgte Schiff gewann Vorſprung. Einige Kanonen wurden nun abgefeuert, aber da die Kugeln zu kurz fielen, ſo gab man den Verſuch, den Feind zu verſtümmeln, auf.

Um halb 6 Uhr, als man fand, daß es unmöglich ſei, die Feinde an einer Vereinigung zu verhindern, bereitete ſich die Conſtitution, noch etwas weiter als eine franzöſiſche Meile von dem entfernteſten Schiffe, zum Gefecht vor. Zehn Minuten ſpäter paſſirten die beiden Verfolgten einander auf den Anruf, ſtellten ſich mit dem Vordertheil gegen Norden, zogen die Unterſegel ein und machten augenſcheinliche Anſtalten zum Gefecht. Nach wenigen Minuten ſteuerten beide Schiffe plötzlich nahe beim Winde, um ihn der amerikaniſchen Fregatte abzugewinnen; da ſie aber bemerkten, daß dieſe ſich ihnen zu ſchnell näherte, ſo zogen ſie ihre Unterſegel wiederum ein und ſtellten ſich gegen den Wind, das kleinſte Schiff voraus.

Um 6 Uhr Abends hatte die Conſtitution den Feind vollkommen unter ihren Kanonen und zog nun ihre Flagge auf. Die Fremdlinge beantworteten dieſe Herausforderung, indem ſie engliſche Flaggen zeigten, und fünf Minuten ſpäter legte ſich das amerikaniſche Schiff zur Seite des hinterſten Fahrzeuges, auf Taulänge, mit gefüllten Segeln vorwärts eilend, bis die drei Schiffe beinahe ein gleichſeitiges Dreieck bildeten, die Conſtitution windwärts. In dieſer meiſterhaften Stellung begann das Gefecht, indem die drei Fahrzeuge ein heftiges und anhaltendes Feuer beinahe eine Viertelſtunde lang unterhielten, worauf das des Feindes bemerkbar nachzulaſſen anfing. Da das Meer mit einer undurchdringlichen Rauchwolke

bedeckt war und nun der Mond ſchien, ſo ließ Capitain Stewart die Canonade einſtellen. In drei Minuten hatte ſich der Rauch zertheilt, worauf man das leitende Schiff des Feindes auf der Seite der Conſtitution, windabwärts erblickte, während das hinterſte Fahrzeug mit dem Winde ſteuerte, als beabſichtige es zu wenden und den Stern jener zu kreuzen. Indem die amerikaniſche Fregatte dem ihr zur Seite liegenden Schiffe eine volle Lage gab, ſchlug ſie ihre Haupt- und Beſan-Toppſegel, mit geſetzten Topp-Gallantſegeln flach zurück, ließ ihre Bugſprietſegel fliegen und wandte ſich ſchnell zurück, ſo daß der Feind gezwungen war, noch ein Mal zu füllen, um nicht der Länge nach beſtrichen zu werden. Das leitende Schiff verſuchte nun zu wenden, um das Vordertheil der Conſtitution zu kreuzen, als die letztere füllte, vorwärts ſchoß und ihren Gegner zwang, unter einer, ihn der Länge nach beſtreichenden vollen Lage, mit dem Winde ſchräg abzuſegeln, um der Gewalt des Feuers zu entgehen.

Die Conſtitution, welche bemerkte, daß das größte Schiff ebenfalls wandte, drehte ſich nun auch und deſſen Stern kreuzend, beſchoß ſie es in voller Länge, obgleich der Feind ſich unverzüglich mit dem Winde legte und ſeine Backbord-Lage abfeuerte; aber als die Conſtitution nahe an ſeinem Wetter-Quarter anlief, ſtrich er die Flagge. Mr. Hoffmann, der zweite Lieutenant der Conſtitution, wurde ſogleich abgeſchickt, um von der Priſe

Beſitz zu nehmen; es war das britiſche Schiff Cyane, unter Capitain Falcon.

Unterdeſſen hatte das Schiff, welches mit dem Winde gelaufen war, nicht die Abſicht, ſeinen Gefährten im Stich zu laſſen, ſondern war blos wegen des verſtümmelten Zuſtandes ſeines laufenden Takelwerks aus dem Gefecht gezwungen worden, um dem Gewicht des Feuers der Conſtitution zu entgehen. Es wußte nichts von dem Schickſal der Cyane und nach Verlauf einer Stunde, nachdem es ſeinen Schaden reparirt hatte, näherte es ſich wieder und begegnete der Conſtitution, welche auf dem Wege war jenes aufzuſuchen. Es war beinahe 9 Uhr, ehe ſich die beiden Schiffe in entgegengeſetzter Richtung kreuzten, die Conſtitution windwärts, und ihre vollen Lagen auf einander abfeuerten. Das engliſche Schiff, ſeinen Gegner zu ſtark findend, hielt auf der Stelle zurück, wobei es eine volle Lage der Länge nach erhielt; die Conſtitution eilte ihm nach und unterhielt ein wirkſames Feuer mit ihren beiden Kanonen im Bug, ſo daß beinahe eine jede Kugel einſchlug. Die beiden Schiffe waren ſich einander ſo nahe, daß man das Krachen der Planken des feindlichen Schiffes an Bord der Conſtitution deutlich hören konnte. Das erſtere konnte dies nicht lange aushalten und um 10 Uhr Abends kam es mit dem Winde, feuerte eine Kanone windwärts ab und ſtrich die Flagge. Mr. W. B. Shubrik, der dritte Lieutenant, wurde nun an Bord geſchickt, um Beſitz zu

nehmen, wo es ſich fand, daß die Priſe der Levant von 18 Kanonen, unter dem Hon. Capitain Douglas war.

Auf dieſer Kreuzfahrt führte die Conſtitution 52 Kanonen und hatte eine Beſatzung von ungefähr 470 Mann, von denen einige auf einer Priſe abweſend waren. Die Cyane war eine Fregatte, welche eigentlich 24 Kanonen führte, obgleich ſie in Steele's Liſte nur als ein Zwanziger angeführt iſt; ſie führte auf dem Kanonendeck 22 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, und 10 Achtzehn Pfund Karthaunen nebſt 2 Jagdkanonen auf ihrem Quarterdeck und Vordercaſtell, alſo 34 im Ganzen. Der Levant war ein neues Schiff von 18 Kanonen, und führte 18 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, einen beweglichen Achtzehner auf dem Toppgallant-Vordercaſtell, und 2 Jagdkanonen, oder 21 im Ganzen. Auf der Cyane fand man 168 Gefangene, von denen 26 verwundet waren; die genaue Zahl der Gebliebenen iſt nicht bekannt geworden, aber Capitain Stewart, wahrſcheinlich nach der Muſterrolle ſchließend, berechnete ſie auf 12, womit die von den Engländern bekannt gemachten Angaben nicht übereinſtimmen, indem einige nur 4, andere 6 Todte annehmen. Die Mittelzahl iſt wahrſcheinlich die richtigſte. Ihre regelmäßige Beſatzung war ungefähr 185 Mann, alle gezählt, und man hat keine Urſache zu glauben, daß ſie nicht beinahe oder vollkommen vollzählig geweſen ſei. Capitain Stewart nimmt an, daß ſie während des Gefechtes 180 Mann ſtark geweſen ſei, und dies iſt wahrſcheinlich das

Richtige. Die Beſatzung des Levant ſoll 130 Mann, alle gezählt, geweſen ſein; doch aus einer Erklärung, welche kurz nachher von einigen Offizieren derſelben in Barbadoes bekannt gemacht wurde, geht hervor, daß auf den beiden Fahrzeugen ſehr viele Ueberzählige geweſen ſind, welche auf dem Wege nach den weſtlichen Inſeln waren, um ein dort im Bauen begriffenes Schiff wegzubringen. Capitain Stewart nimmt an, daß der Levant, während des Gefechts, eine Beſatzung von 156 Mann gehabt habe, von denen 23 getödtet und 16 verwundet wurden. Die erſte Angabe mag zu hoch geweſen ſein, doch die Wahrheit wird wahrſcheinlich nie herausgebracht werden. Man glaubt, daß ein engliſcher Bericht über dieſes Treffen nie veröffentlicht worden iſt, aber die Erklärung von Barbadoes ſetzt den Geſammtverluſt der beiden Fahrzeuge auf 10 Todte und 28 Verwundete; andere engliſche Angaben ſteigern denſelben ſogar auf 41 im Ganzen. Er mag etwas geringer geweſen ſein, als Capitain Stewart ihn ſchätzte, obgleich ſeine Angabe der Zahl der Verwundeten richtig geweſen ſein muß, war aber wahrſcheinlich bedeutend höher als die engliſchen Schätzungen ihn aufſtellten. Die Conſtitution hatte einen Verluſt von 3 Todten und 12 Verwundeten, alſo im Ganzen 15 Mann. Um 1 Uhr Nachmittags am 21. war ſie zu einem andern Gefecht bereit. Obgleich mehr als drei und eine halbe Stunde verging, von der Zeit wo dieſes Treffen begann, ehe der Levant die Flagge ſtrich, ſo dauerte das wirkliche Gefecht

doch nicht länger als drei Viertelſtunden. Als ein nächtliches Treffen war das Benehmen auf beiden Seiten außerordentlich gut und der Feind feuerte viel beſſer als gewöhnlich. Die Conſtitution wurde während dieſes Gefechts öfters im Rumpfe getroffen, als in ihren beiden früheren Schlachten, obgleich ſie weniger an Mannſchaft verlor, wie in dem Treffen mit dem Java. Keiner ihrer Offiziere war beſchädigt worden.

Die Manier, mit welcher Capitain Stewart bei dieſer Gelegenheit ſein Schiff lenkte, erregte viel Bewunderung unter Seemännern, da es etwas ganz Ungewöhnliches iſt, daß ein einzelnes Schiff mit zwei Gegnern in's Gefecht kommt, ohne der Länge nach beſtrichen zu werden. Die Conſtitution entging dieſem nicht nur, ſondern ſie beſtrich auch beide ihrer Gegner, und die Art, wie ſie im Rauche zurückwich und füllte, wodurch ſie ihre beiden Gegner windabwärts trieb, als ſie am Stern und Vordertheil kreuzen wollten, gehört zu den brillianteſten Manövers in den Jahrbüchern der Schiffskunſt.

Man iſt es dem Capitain Douglas als einem tapferen Feinde ſchuldig, zu ſagen, daß er ſich die Achtung der Amerikaner durch ſeine unerſchrockene Ausdauer bei der Unterſtützung ſeines Gefährten erwarb. Obgleich der Verſuch vielleicht nicht geglückt ſein würde, ſo hatte er doch während der Zeit, welche nothwendig verloren gehen mußte, als man die Cyane ſicherte, gute Gelegenheit, die

Flucht zu ergreifen, wovon er jedoch edelmüthig keinen Gebrauch machte.

Capitain Stewart verfügte ſich mit ſeinen beiden Priſen nach Port Praya, wo er am 10. März anlangte. Hier wurde ein Fahrzeug als Cartelſchiff gebraucht und mehr als 100 der Gefangenen wurden gelandet, in der Abſicht, es für die See ausrüſten zu helfen. Am Sonnabend des 11. März 1815, etwas nach Mittag, während ein Kutter abweſend war, um das Cartelſchiff unter den Stern der Fregatte zu bringen, ging Mr. Shubrik, jetzt erſter Lieutenant der Conſtitution *) gerade auf dem Verdeck auf und ab, als ſeine Aufmerkſamkeit durch einen plötzlichen Ausruf eines engliſchen Seecadetten erregt wurde, nämlich, daß ein großes Schiff in der Entfernung zu ſehen ſei. Ein ſtrenger Verweis von einem der engliſchen Capitaine mit leiſer Stimme erfolgte, und mit einem Blick über das Quarter entdeckte man die Urſache dieſer kleinen Unterbrechung. Das Meer war auf der Oberfläche mit einem dichten Nebel bedeckt und die Luft war ebenfalls oberhalb ziemlich dick, aber in der letzteren waren die Segel eines großen Schiffes ſichtbar. Es ſchien gegen den Wind, nach dem Ufer zu, zu ſtehen und näherte ſich augenſcheinlich der Rhede. Nachdem Mr. Shubrik den Fremdling beaugenſcheinigt hatte, ging er hinunter und raportirte an Capitain Stewart. Dieſer Offizier bemerkte kalt-

*) Die Meſſrs. Ballard und Hoffmann befanden ſich auf den Priſen.

blütig, daß es wahrſcheinlich eine engliſche Fregatte oder Indienfahrer ſei und befahl dem Lieutenant, auf das Verdeck zurück zu kehren, die Leute zuſammen zu rufen und das Schiff zum Auslaufen und Angriff fertig zu halten. Sobald dieſer Befehl gegeben worden war, ſah der Offizier noch einmal nach dem Fremdling und entdeckte in derſelben Richtung die Segel von noch zwei anderen Schiffen über die Nebelfläche hervorragen. Sie waren augenſcheinlich ſchwere Kriegsſchiffe und unverzüglich wurde Capitain Stewart von dieſer neuen Entdeckung in Kenntniß geſetzt. Dieſer raſch entſchloſſene Offizier war keinen Augenblick über die zu ergreifenden Maßregeln in Zweifel, indem er wohl wußte, daß die Engländer die Neutralität eines Hafens nicht achteten, wenn er nicht eine hinlängliche Force beſaß, um ihnen widerſtehen zu können, oder nicht einer Nation gehörte, die ſie zu reſpectiren hatten. Er gab ſogleich den Priſen das Signal, zu folgen und ließ das Ankertau der Conſtitution kappen. In zehn Minuten, nachdem dieſer Befehl gegeben worden war oder in fünfzehn, nachdem das erſte Schiff geſehen wurde, ſtand die amerikaniſche Fregatte aus der Rhede unter ihren drei Toppſegeln.

Die ruhige und Offiziermäßige Art, in welcher das Auslaufen bewirkt wurde, iſt ſehr gelobt worden, da auch nicht ein Augenblick durch Uebereilung und Verwirrung verloren ging. Die Priſen folgten mit Schnelligkeit. Der nordöſtliche Paſſatwind wehte und die drei Fahrzeuge paſ-

ſirten in die See, ungefähr in Kanonenſchußweite windwärts von dem feindlichen Geſchwader, als ſie Eaſt Point vorüberfuhren. Als die Conſtitution vom Lande entfernt war, kreuzte ſie ihre Topp-Gallant Raaen, und zog alle leichten Segel auf, die nur ziehen konnten. Die engliſchen Gefangenen am Lande nahmen von einer Batterie Beſitz und feuerten auf ſie beim Auslaufen. Sobald die amerikaniſchen Schiffe dem Feinde den Wind abgewonnen hatten, wendete der letztere, und die ſechs Fahrzeuge ſtanden nun auswärts in ſüdlicher und öſtlicher Richtung mit allen Segeln, die nur immer ziehen wollten und mit einer Schnelligkeit von ungefähr zehn Knoten.

Der Nebel lag immer noch ſo dick auf dem Waſſer, daß die Rumpfe der feindlichen Schiffe verhüllt wurden, aber man hielt ſie für zwei Linienſchiffe und eine große Fregatte, von denen das hinterſte und windabwärts ſtehende der Commodore war. Die Fregatte gewann den amerikaniſchen Schiffen den Wind ab, erhielt den Vorſprung vor dem Levant und der Cyane, blieb aber hinter der Conſtitution zurück, während die beiden größeren Schiffe mit ihr Schritt hielten. Sobald die Conſtitution vom Lande entfernt war, ließ ſie zwei Boote am Stern wegtreiben, weil ſie zu ſehr vom Feinde gedrängt wurde, um dieſelben einnehmen zu können. Die Cyane blieb allmählig und windwärts zurück, ſo daß man mit Gewißheit ſchließen durfte, daß das feindliche Schiff, welches den Wind am günſtigſten hatte, bald an ihrer Seite ſein würde.

Zehn Minuten nach ein Uhr wurde ihr vom Capitain Stewart das Zeichen zum Wenden gegeben, und Mr. Hoffmann, der Priſenmeiſter, gehorchte dieſem Befehle. Man erwartete nun, daß eins der feindlichen Schiffe ihr nachfolgen würde, aber in dieſer Hoffnung betrog man ſich. Da die Cyane fand, daß ſie nicht verfolgt wurde, ſetzte ſie ihren Lauf fort, bis ſie im Nebel verſchwand, worauf Mr. Hoffmann noch einmal wendete, in der Vorausſetzung, daß der Feind ihn windabwärts verfolgen würde. Dieſer kluge Offizier benutzte ſeinen Vortheil, indem er lange genug windwärts ſteuerte, damit der Feind, wenn er ihn verfolgen ſollte, voraus käme, ſegelte dann gerade zu nach Amerika und kam am 10. des folgenden April glücklich in New-York an.

Die drei Schiffe des Feindes ſetzten die Verfolgung der Conſtitution und des Levant unterdeſſen fort. Je weiter die Fahrzeuge vom Lande ſich entfernten, deſto mehr verlor ſich der Nebel, obgleich er immer noch die Oberfläche des Waſſers ſo dicht bedeckte, daß Capitain Stewart über die Force des Feindes in Ungewißheit blieb. Die engliſchen Offiziere an Bord der Conſtitution behaupteten, das Schiff, welches ihrer Spur nahe kam, ſei die Acaſta, von 40 Kanonen, unter Capitain Kerr, ein Schiff mit Vierundzwanzigpfündnern, und man glaubte, daß die drei ein Geſchwader bildeten, welches wegen dem Preſident, Peacock und Hornet kreuze, und aus dem Leander, von 50 Kanonen, unter Sir George Collier,

dem Newcaſtle, von 50 Kanonen, unter Lord George Stuart, und der Acaſta, beſtehe. Wie es ſich ſpäter zeigte, ſo waren ſie es wirklich. Der Newcaſtle war das Schiff windabwärts von der Conſtitution und um halb drei Uhr war der Nebel ſo tief gefallen, daß man die Offiziere auf den Hängmatt-Tüchern ſtehen ſehen konnte, obgleich die Linie der Stückpforten noch nicht ſichtbar war. Es eröffnete nun ſein Feuer Diviſionsweiſe und vom Blitze der Kanonen durch den Nebel konnte man ungefähr auf die Stärke ſeiner Bewaffnung ſchließen. Die Kugeln ſchlugen in das Waſſer auf hundert Ruthen von dem amerikaniſchen Schiffe, erhoben ſich jedoch nicht wieder. Um 3 Uhr Nachmittags war der Levant ſo weit zurückgeblieben, daß er in dieſelbe Gefahr kam, aus welcher die Cyane ſo kurz vorher ſich gerettet hatte, und deßhalb gab ihm Capitain Stewart das Signal, ebenfalls zu wenden. Mr. Ballard gehorchte auf der Stelle und ſieben Minuten ſpäter wendeten die drei engliſchen Schiffe auf Signal, und verfolgten die Priſe, indem ſie die Conſtitution in einer verſchiedenen Richtung mit der Geſchwindigkeit von eilf Knoten ihren Weg fortſetzen ließen.

Mr. Ballard, welcher den Feind entſchloſſen ſah, den Levant zu verfolgen, da die Acaſta mit dem Winde hinter ſeiner Spur war, lief in Port Praya zurück und ankerte um 4 Uhr auf 150 Ruthen vom Ufer unter einer ſtarken Batterie. Die feindlichen Schiffe hatten ihr Feuer eröff-

net, ſobald als ſie ſahen, daß der Levant den Ankergrund erreichen würde, und alle drei feuerten nun auf die Priſe. Nachdem dieſe das Feuer eine geraume Zeit lang ausgehalten hatte, ſtrich ſie die Flagge. Niemand wurde auf dem Levant beſchäftigt, indem Mr. Ballard, ſobald das Schiff geankert hatte, die Leute ſich auf dem Verdeck niederlegen ließ. Die engliſchen Gefangenen in der Batterie hatten ebenfalls auf den Levant gefeuert.

Sir Georg Collier wurde wegen ſeines bei dieſer Gelegenheit befolgten Verfahrens ſehr getadelt. Gewiß war es ein Fehler, den Levant von mehr als Einem Schiffe verfolgen zu laſſen, obgleich die Stellung des Leander im Nebel, ſo weit zurück und windabwärts, dem Oberoffizier nicht die beſte Gelegenheit verſchaffte, den Lauf der Dinge zu beobachten. Die ſicherſte Ausſicht war zwar vorhanden, daß die Acaſta während der Nacht die Conſtitution zum Gefecht bringen würde, aber die anderen Fahrzeuge konnten vielleicht ſo weit zurückbleiben, daß der Ausgang dennoch zweifelhaft erſcheinen mußte.

Wie verſchieden man auch über das Benehmen des Feindes urtheilen mag, ſo kann über das des Capitain Stewart doch nur Eine Meinung herrſchen. Die Schnelligkeit, womit er ſeinen Entſchluß faßte, die Klugheit, mit welcher er den Curs der Priſen zu ändern befahl, und die Feſtigkeit, mit welcher die Conſtitution geführt

wurde, trugen dazu bei, ein profeſſionelles Anſehen, daß ſchon bereits ſehr hoch ſtand, noch mehr zu erheben.

Alſo endigten die Thaten der braven Conſtitution oder Old Ironſides, wie ſie zärtlicher Weiſe in der Marine genannt wurde. Capitain Stewart, nachdem er ſeine Gefangenen zu Maranham gelandet, und zu Portorico gehört hatte, daß der Friede geſchloſſen war, führte ſie nach New-York gegen die Mitte des Monats Mai. Im Verlauf zweier Jahre und neun Monaten war dieſes Schiff in drei Schlachten geweſen, war zweimal gefährlich verfolgt worden und hatte fünf Kriegsſchiffe genommen, von denen zwei Fregatten und eines fregattenartig gebaut war. Während ihrer ganzen Dienſtzeit, ſowohl vor Tripolis, als in dieſem Kriege, war ihr gutes Glück auffallend. Sie verlor nie einen Maſt, ſtrandete niemals und litt kaum irgend einen auf der See gewöhnlichen Schaden. Obgleich ſie ſo oft in der Schlacht war, ſo fand doch niemals ein ernſthaftes Blutvergießen am Bord ſtatt. Einer ihrer Commandeurs war verwundet und vier von ihren Lieutenants getödtet worden, zwei davon auf ihrem eigenen Verdeck und zwei auf dem des Intrepid; aber im Ganzen war ihre Laufbahn eine ſolche, um ihr den Namen „das glückliche Schiff" zu verdienen. Ihr Glück dürfte jedoch eine Erklärung darin finden, weil ſie ſtets vortrefflich geführt wurde. Während ihrer zwei letzten Kreuzfahrten beſaß ſie gewiß eine ſo gute Mannſchaft, als je auf einer Fregatte gefunden wurde.

Sie beſtand hauptſächlich aus Leuten von Neu-England, und man hat von ihnen ſogar gerühmt, daß ſie beinahe fähig geweſen wären, das Schiff ohne Offiziere in's Treffen zu bringen.

Vierzehntes Kapitel.

Commodore Decatur's Geſchwader. — Der Preſident verfolgt. — Der Preſident und der Endymion. — Wegnahme des Preſident. — Der Hornet und der Penguin. — Der Hornet verfolgt. — Entkommen des Hornet. — Ankauf neuer Fahrzeuge. — Amerikaniſcher Gewinn.

Als Com. Rodgers den Preſident im Sommer von 1814 verließ, um das Commando über die Guerriere zu übernehmen, wurde Com. Decatur auf jenes Schiff verſetzt, indem die United States und der Macedonian, damals in der Thames blockirt, beigelegt worden, und der Hornet, unter Capitain Biddle, zu deren Beſchützung beſtellt war. Dieſer Dienſt war für einen Offizier, beſonders von dem lebhaften Geiſte des letztern Herrn, ſehr läſtig, und da er in ſeinen Vorſtellungen, davon enthoben zu werden, beharrlich blieb, ſo erhielt er endlich den Befehl, ſich an Com. Decatur zu New-York anzuſchließen, wo der Preſident eine Zeitlang aufgehalten wurde, um Theil an der Vertheidigung des Hafens zu nehmen, während der Feind im Laufe der milden Witterung an der Küſte ſeine Verwüſtungen fortſetzte. Kaum hatte Capitain Biddle dieſen willkommenen Befehl erhalten,

als er auch die erſte günſtige Gelegenheit zum Auspaſſiren ergriff, und, indem er das Blockade-Geſchwader öſtlich liegen ließ, nach New-York eilte. Dies geſchah im Monat November 1814, und Com. Decatur beſaß nun eine Force, welche aus dem Preſident von 44 Kanonen, ſeinem eigenen Schiffe; dem Peacock von 18 Kanonen, unter Capitain Warrington; dem Hornet von 18 Kanonen, unter Capitain Biddle, nnd dem Tom Bowline, einem Proviantſchiff, beſtand. Der Ort ſeiner Beſtimmung war Weſtindien, woſelbſt man glaubte, unter den werthvollen engliſchen Handelsſchiffen großen Schaden anrichten zu können.

Wegen verſchiedener Urſachen, aber hauptſächlich um dem Wunſche der Regierung zu genügen, eine Force zur Abweiſung der Verwüſtungen des Feindes zu New-York zu behalten, konnte Com. Decatur erſt gegen Mitte des Monats Januar 1815 zur See gehen. Der Preſident lief allein nach Sandy Hook hinab, indem er die anderen Fahrzeuge bei Staten Eiland zurückließ, und in der Nacht des 14. machte er den Verſuch, die Sandbank zu kreuzen. In Folge der Dunkelheit verfehlten die Lootſen den Kanal, das Schiff lief auf und ſtampfte während anderthalb Stunden auf dem Sande. Gegen 10 Uhr hatte die Fluth ihre Höhe erreicht, und es wurde nun in tiefes Waſſer getrieben. Obgleich das Fahrzeug bedeutenden Schaden genommen hatte, ſo war es doch unmöglich, wieder zurückzukehren, und da eine ſtarke blockirende

Force in der Entfernung lag, ſo war es nothwendig, Segel beizuſetzen, um noch vor dem Morgen von der Küſte wegzukommen. Am vorigen Tage war das Wetter ſehr ſtürmiſch geweſen, und da Com. Decatur ſehr richtig urtheilte, daß der Feind windabwärts getrieben ſei, ſo beſchloß er, dem Lande in nördlicher und öſtlicher Richtung entlang zu laufen, als das beſte Mittel, eine bedeutend ſtärkere Force zu vermeiden. Dieſer Entſchluß war verſtändig, und hätte ſich der Aufenthalt bei der Sandbank nicht ereignet, ſo würde er auch glücklich durchgeführt worden ſein. Nachdem das Schiff ungefähr fünf Stunden lang in nordöſtlicher Richtung gelaufen war, wurde deſſen Curs zu S. O. bei O. geändert. Zwei Stunden ſpäter entdeckte man ein fremdes Segel vorwärts in Kanonenſchußweite, und da bald darauf noch zwei andere geſehen wurden, ſo hielt der Preſident an und paſſirte nördlich von ihnen allen. Bei Tagesanbruch ſahe man vier Schiffe auf der Verfolgung begriffen, eins an jeder Seite und zwei am Stern. Das nächſte Fahrzeug hielt man für den Majeſtic raſée, welcher eine oder zwei volle Lagen abfeuerte, in der Hoffnung, die amerikaniſche Fregatte zu verſtümmeln, aber ohne Erfolg. Man weiß jetzt, daß der Feind von dem Sturme verſchlagen worden, und gerade auf dem Rückweg nach ſeiner Station begriffen war, als ſich dieſes unglückliche Zuſammentreffen ereignete.

Die Verfolgung dauerte den ganzen Vormittag, da

der Wind ſchwächer und veränderlich wurde. Der Majeſtic blieb bedeutend zurück, aber das nächſte Schiff, der Endymion von 40 Kanonen, eine Vierundzwanzigpfündner Fregatte, war nahe gekommen, und da der Preſident ſehr tief ging, weil er zu einer langen Kreuzfahrt mit Vorräthen gefüllt war, ſo begann Com. Decatur, ihn leichter zu machen. Unglücklicherweiſe waren der Commandeur, ſämmtliche Lieutenants und der Segelmeiſter mit dem Schiffe in einem gewiſſen Sinne unbekannt, indem die meiſten nie mit ihm zur See geweſen waren, und keiner von allen in verantwortlicher Stellung. Der Dienſt, ein Schiff in der Verfolgung zu erleichtern, iſt einer der ſchwierigſten in der Seemannskunſt, und ſollte ſtets nur von ſolchen Perſonen unternommen werden, welche vollkommen mit dem Waſſerzug, Gewicht und Packraum des Fahrzeuges bekannt ſind. Das bloße Ausleeren eines halben Dutzend Waſſerfäſſer mehr an einem Ende, als an dem andern, kann ſchon dem Segeln viel ſchaden, und die äußerſte Sorgfalt muß daher beobachtet werden, damit nicht durch die Unbeſonnenheit der Untergebenen im Raume die Berechnungen des Commandeurs auf dem Verdeck vereitelt werden. Auf der andeen Seite entſchloß ſich Com. Decatur, dieſe gefährliche Operation unter ſo günſtigen Umſtänden vorzunehmen, als die Unbekanntſchaft mit dem Schiffe nur immer zulaſſen wollte, nämlich während der Wind ſchwächer wurde und beinahe rect von hinten kam.

Ob das Segeln des Preſident durch den Prozeß der Erleichterung wirklich nicht verſchlechtert wurde, weiß man jedoch nicht, denn der Feind erhielt durch den Wechſel des Windes einen bedeutenden Vortheil. Während derſelbe bei dem amerikaniſchen Schiffe immer noch ſchwach war, brachten die britiſchen gegen 3 Uhr Nachmittags einen friſchen Windzug mit ſich herauf. Bald darauf eröffnete der Endymion, das nächſte Fahrzeug, welches auf Schußweite gekommen war, ſein Feuer mit den Bug-Kanonen, welches der Preſident mit ſeinen Jagd-Kanonen im Stern erwiederte. Eines jeden Abſicht war, das Sparrenwerk des andern zu verſtümmeln. Man ſagt, daß die Kugeln der Amerikaner bei dieſer Gelegenheit mit einer ſo ungewöhnlich geringen Kraft geworfen wurden, daß man ſeitdem die Qualität ihres Pulvers in Zweifel gezogen hat. Man behauptet ſogar, daß dieſe Kugeln, wenn ſie aus dem Rauche drangen, deutlich geſehen wurden, ehe ſie einſchlugen.

Um 5 Uhr Nachmittags war der Endymion dem Steuerbord des Preſident ſo nahe, daß keine Kanone des letzteren mehr treffen wollte, ohne den Curs zu verändern. Das Feuer des engliſchen Schiffes wurde nun außerordentlich läſtig, denn es hatte beinahe gerades Ziel, und jede Kugel riß etwas vom Takelwerk mit ſich fort. Dennoch hielt man es aus, weil man hoffte, es würde ſich zur Seite herbei machen und dem Preſident Gelegenheit geben, ſeine vollen Lagen anzuwenden. Da jedoch

Capitain Decatur fand, daß der Feind durch Laviren vorſichtig ſeine Stellung behauptete, ſo faßte er einen Entſchluß, der mit der Ritterlichkeit ſeines Charakters ganz beſonders im Einklang ſtand.

Es war augenſcheinlich, daß das Segeln des Preſident entweder durch die auf der Sandbank erhaltenen Beſchädigungen, oder durch die Art, wie er erleichtert wurde, verſchlechtert worden war und ſo blieb eine Rettung durch die Flucht beinahe unmöglich. Commodore Decatur entſchloß ſich deßhalb, einen Verſuch zu machen, die Schiffe zu wechſeln, nämlich den Endymion durch Entern zu nehmen, mit der Priſe zu entkommen und ſein eigenes Schiff dem Feinde zu überlaſſen. In dieſer Abſicht entſchloß er ſich, abzuhalten und Alles dem guten Ausgang des Experiments anheim zu ſtellen. Der Plan wurde den Leuten mitgetheilt, welche denſelben mit Freuden aufnahmen und beim Eintritt der Dämmerung legte man das Steuer bei, wodurch der Wind über das Taffrel gebracht wurde und das Schiff nach Süden zu ſtehen kam. Aber die Bewegungen wurden ſo genau beobachtet, daß der Endymion ebenfalls in demſelben Augenblick abhielt, worauf beide Schiffe bald zur Seite ſtanden und ihre vollen Lagen abfeuerten. Die Verſuche des Preſident zum Annähern wurden jedoch vereitelt, denn die Fahrzeuge ſtanden ungefähr eine Viertelmeile entfernt von einander, und als jener ſich dem Feinde zu nähern bemühte, hielt ſich dieſer durch ſchräges Segeln von ihm

ab. Ohne eine größere Schnelligkeit im Segeln war es für Commodore Decatur unmöglich, an Bord ſeines Feindes zu kommen, ſo lange dieſer ihn zu vermeiden Willens war, und ſo blieb ihm nichts weiter übrig, als den Verſuch zu machen, ihn zu verkrüppeln. Beide Fregatten ſetzten demnach ihren Lauf vor dem Winde her fort, und unterhielten eine heftige Canonade zwei und eine halbe Stunde lang, wo der Endymion ſo ſehr beſchädigt war, daß er zurückblieb, indem die meiſten ſeiner Segel von den Raaen weggeſchoſſen waren. Der Preſident ſtand in dieſem Augenblick unter Bram-Nebenſegeln, und es unterliegt keinem Zweifel, daß er ſeinen Feind, wenn er die Stellung wählte, zum Streichen leicht gezwungen haben würde; aber, obgleich die Nacht dunkel war, ſo konnte man jetzt doch die hinteren Schiffe erkennen, und ſo mußte er in ſeinem Curs bleiben, um dieſelben zu vermeiden. Um dieſes zu thun, paſſirte der Preſident unter die volle Lage ſeines früheren Gegners, ohne ein Feuer zu erhalten, das ihn beſchädigen konnte.

Es war nun halb 9 Uhr und der Preſident ſetzte ſeinen Lauf in ſüdöſtlicher Richtung fort, indem er dabei ſeinen Schaden ausbeſſerte; aber es wurde unmöglich gefunden, ein Zuſammentreffen mit den anderen Schiffen des Feindes zu vermeiden. Um 11 Uhr Nachts kam die Pomone von 38 Kanonen an den Wetterbug des amerikaniſchen Schiffes und gab ihm eine volle Lage; und als der Tenedos, von derſelben Stärke, am Quarter näherte,

und auch der Majeſtic ſich auf Schußweite am Stern befand, ſo blieb ein fernerer Widerſtand nutzlos. Commodore Decatur hatte ſeine Leute, als er die beiden letzten Fregatten anlaufen ſah, hinunter geſchickt; da er aber fand, daß das Signal der Unterwerfung anfänglich nicht verſtanden wurde und die Pomone ihr Feuer fortſetzte, ſo mußten ſie wieder zu den Kanonen zurückkehren, worauf dann der Feind einhielt. Als der Majeſtic noch vor der Entfernung des Commodore Decatur herbeikam, ſo übergab dieſer Offizier ſeinen Degen an deſſen Capitain, als dem älteſten der anweſenden engliſchen Offiziere.

In dieſer langen und nahen Canonade verlor der Preſident, nach den officiellen Berichten, **24** Todte und **56** Verwundete. Er war im Rumpfe bedeutend beſchädigt und die Haupttheile des Sparrenwerks waren auf ſehr ſchlimme Art verletzt. Durch einen jener Zufälle, welche das Schickſal der Menſchen entſcheiden, befanden ſich unter den Gefallenenen der erſte, vierte und fünfte Lieutenant *).

---

*) Meſſrs. Babbit, Hamilton und Howell. Mr. Fitz-Henry Babbit war von Maſſachuſetts gebürtig, ein guter, obgleich unglücklicher Offizier, da dies das zweite Mal war, daß er als erſter Lieutenant in dieſem Kriege und nur wenige Stunden nach der Abfahrt von New-York gefangen wurde. Er ſtand gerade am Rande der hinteren Deck-Oeffnung, mit der Führung des Schiffes beſchäftigt, und Commodore Decatur ſaß auf den Hängmatt-Tüchern, Befehle ertheilend, als die erſte volle Lage des Endymion em-

Der Endymion hatte, nach den veröffentlichten Berichten, 11 Todte und 14 Verwundete, welche Angabe wahrſcheinlich richtig iſt, indem man weis, daß der Befehl gegeben worden war, nach dem Takelwerk dieſes Schiffes zu zielen, um es zu verſtümmeln, was auch wirklich gethan wurde. Man glaubt jedoch, auf achtbares Zeugniß, daß eine Menge Kugeln den Endymion im Rumpf trafen, welche nicht durchdrangen, eine Thatſache, welche in Vereinigung mit andern an dieſem Tage gemachten Obſervationen, Veranlaſſung gegeben hat, die Güte des Pulvers des Preſident zu bezweifeln. Wegen dieſer einen, oder wegen beiden Urſachen verlor der Endymion nur ein Drittel der Leute im Verhältniß zu dem amerikaniſchen Schiffe, obgleich eine beträchtliche Anzahl der Leute des Preſident durch das Feuer der Pomone

pfangen wurde. Eine Vierundzwanzig Pfund Kugel traf Mr. Babbit am Knie, er ſtürzte durch die Oeffnung hinunter und verletzte ſich im Fallen den Schädel. Eine halbe Stunde nachher ſtarb er. Mr. John Templar Shubrik, der zweite Lieutenant, mußte nun herauf kommen und das Sprachrohr übernehmen. Als dieſer Herr hinten nach dem Kanonen-Verdeck ging, fragte er den M. Hamilton, welcher die Hinter-Kanonen commandirte, wie er ſich befände. Grade als dieſer im Begriff war, eine freundliche Antwort zu geben, wurde er von einer ſchweren Kugel beinahe in zwei Stücken zerriſſen. Mr. Hamilton war von Südcarolina und ein Sohn des früheren Marine-Secretairs. Mr. Howell, der Sohn des vorherigen Gouverneurs Howell, von New-Jerſey, wurde auf dem Quarter-Deck von einer Traubenkugel getödtet, welche ſeinen Hirnſchädel zerſchmetterte.

getödtet und verwundet wurde, als ſie an ihre Kanonen zurückgehen mußten, ehe jene ihr Feuer eingeſtellt hatte.

Der Preſident wurde nach Bermuda geführt, aber ſowohl er, wie der Endymion, verloren ihre Maſten in einem Sturme, noch ehe ſie den Hafen erreicht hatten. Der letztere mußte auch ſeine Oberdeck-Kanonen über Bord werfen. Commodore Decatur wurde kurz nachher auf Parole entlaſſen und ſpäterhin nebſt ſämmtlichen überlebenden Offizieren, wegen des Verluſtes ſeines Schiffes, mit Ehren freigeſprochen. Ein niedriger Verſuch wurde anfänglich in einigen engliſchen Schriften gemacht, um die Meinung zu erregen, als ſei der Preſident vom Endymion genommen worden, aber die Thatſachen waren zu bekannt, als daß derſelbe hätte Eingang finden können. Nichts würde für den Preſident leichter geweſen ſein, als ſeine Stellung zu wählen, nachdem er den Endymion verließ, und er würde dieſen wahrſcheinlich auch genommen haben, ohne weiteren bedeutenden Verluſt, da ein Schiff ohne Segel augenſcheinlich der Gnade ſeines Feindes, der unter Bram-Nebenſegeln aus dem Treffen hervorgeht, anheim gefallen ſein muß. Der Unterſchied im Verluſt der beiden Fahrzeuge iſt leicht zu erklären. Die zwei oder drei erſten vollen Lagen ſind gewöhnlich die zerſtörenden vollen Lagen. Der Preſident litt mehr in der erſten halben Stunde des Gefechts mit dem Endymion, als in den folgenden zwei Stunden, und dies war die Zeit, in welcher ſein eigenes Feuer

gegen das Sparrenwerk des Feindes gerichtet wurde. Die Thatſache, daß der Endymion erſt nach drei oder vier Stunden, nachdem der Preſident geſtrichen hatte, ſich bei den anderen Schiffen einfand, da er doch, wenn er fähig dazu geweſen wäre, allen Grund hatte, anders zu handeln, iſt der beſte Beweis von der Beſchaffenheit der beiden Fahrzeuge, in ſo weit es die Bewegungskraft betrifft. Da nun der Preſident die Kraft der Bewegung hatte, ſo würde die Wegnahme des Endymion unvermeidlich geweſen ſein, wenn ihm eine friſche volle Lage gegeben worden wäre, denn eine in gutem Zuſtand befindliche Fregatte liegt ſelten in der Nähe eines Gegners, ohne einen ernſthaften Eindruck auf deſſen Rumpf zu machen, wenn der letztere nicht fähig iſt, das Feuer zu erwiedern *).

Die Commandeure des Peacock, Hornet und Tom Bowline, unbekannt mit der Wegnahme des Preſident, folgten ihm ungefähr am 22. zur See, indem ſie einen ſtarken Nordweſten benutzten und die Sandbank bei Tage paſſirten. Sie ſahen den Feind in ſüdlicher und öſtlicher Richtung gegen ſich liegen, beachteten ihn aber nicht. Einige Tage nach der Abfahrt trennte ſich der Hornet, zur Verfolgung eines Neutralen, worauf dann alle drei Fahrzeuge, ſo ſchnell wie möglich, ihren Weg nach der

*) Die Brigg Macedonian, ein Kauffahrteiſchiff, welche in Geſellſchaft mit dem Preſident ſegelte, entkam ohne Schwierigkeit.

Inſel Triſtan d'Acunha fortſetzten, welcher Ort als Sammelplatz von Commodore Decatur gewählt worden war. Der Peacock und Tom Bowline langten dort gegen die Mitte des Monats März an, wurden aber durch ſtürmiſches Wetter vom Lande abgetrieben. Am Morgen des 23. deſſelben Monats lief der Hornet mit dem Winde friſch aus S. S. W. ein und war im Begriff zu ankern, als die Leute, welche die Toppſegel einnahmen, von der Höhe ein Segel windwärts entdeckten. Der Fremdling ſtand gegen Weſten und war bald vom Lande eingeſchloſſen. Capitain Biddle ließ ſogleich die Toppſegel wieder aufziehen und lief eine Strecke windwärts und gegen den Verfolgten, welchen man bald darauf, vor dem Winde her, herbeikommen ſah. Da man über den Charakter des Fremdlings nur wenig Zweifel haben konnte, ſo ſtellte ſich der Hornet entgegen, um ſeine Ankunft abzuwarten und ſobald er nahe genug gekommen war, daß es kluger Weiſe geſchehen konnte, wurde das Haupt-Toppſegel gebraßt und mit dem Schiffe hin und her lawirt, auch gelegentlich gewendet, beides, um ihn nahe kommen zu laſſen und um nicht von ſeiner vollen Lage der Länge nach beſtrichen zu werden.

Um 1 Uhr 40 Minuten Nachmittags war der Fremdling auf Musketenſchußweite gekommen, zog die engliſche Flagge auf und feuerte eine Kanone ab. Auf dieſe Herausforderung ſtellte ſich der Hornet mit dem Winde,

zeigte ſeine Flagge und antwortete mit einer vollen Lage. Fünfzehn Minuten lang unterhielten beide Fahrzeuge eine heftige Canonade, wovon die des amerikaniſchen Schiffes beſonders lebhaft war, worauf der Feind, der es unmöglich fand, das Feuer des Hornet auszuhalten, ſein Steuer beilegte und geradezu auf die Steuerbordſeite des letzteren anlief, um ſich ihm zur Seite zu legen. Des Feindes Bugſpriet kam zwiſchen die Haupt- und Beſanmaſt-Takelage des Hornet, welches zur Ausführung dieſes Vorhabens eine gute Gelegenheit gab; aber obgleich deſſen erſter Lieutenant einen tapferen Verſuch machte, ſeine Leute zu führen, ſo konnten ſie doch nicht vermocht werden, ihm zu folgen. Capitain Biddle hatte die Enterer herbeigerufen, um Enterer zu vertreiben, und dieſe zeigten nun ein ſtarkes Verlangen, auf das engliſche Schiff zu dringen, aber da er den großen Vortheil ſeiner Kanonen bemerkte, ſo verweigerte dieſer entſchloſſene Offizier, der ſo frei geweſen ſein würde dieſen Weg zu wählen, ſobald er es als ſeine Pflicht erkannt hätte, in eigener Perſon anzuführen, wohlweislich ſeine Erlaubniß.

Die Fahrzeuge befanden ſich in dieſer Lage nur eine oder zwei Minuten, als die Wellen den Hornet vorwärts trieben, wodurch ſeine Beſanmaſt-Takellage, Davits und Spankerbaum weggeriſſen wurden und der Feind ſich ſo drehte, daß er am Backbord-Quarter hing. In dieſem Augenblick ſchickte Capitain Biddle den Segelmeiſter nach

vornen, um das Vorderſegel zu richten, damit die Fahrzeuge getrennt würden, als ein Offizier am Bord des engliſchen Schiffes ausrief, daß es ſich ergäbe. Die Stellung verhinderte irgend ein anderes Feuer, außer mit Musketen; dieſes wurde nun eingeſtellt und Capitain Biddle ſprang auf das Taffrel, um zu fragen, ob der Feind ſich wirklich ergeben habe. Er befand ſich innnerhalb dreißig Fuß von dem Vorder-Caſtell des Feindes, als zwei Marineſoldaten an Bord deſſelben ihre Musketen auf ihn abfeuerten. Eine der Kugeln ſtreifte ſein Kinn und, indem ſie durch die Haut am Halſe drang, verurſachte ſie eine heftige, doch glücklicherweiſe nicht gefährliche Wunde. Dieſer Vorfall hatte ein ſcharfes Musketenfeuer vom Hornet zur Folge, die beiden Soldaten fielen auf der Stelle; das amerikaniſche Schiff ging in dieſem Augenblick vorwärts und der Feind verlor dadurch, indem die Fahrzeuge ſich trennten, ſein Bugſprit und Fockmaſt.

Der Hornet legte ſich nun herum und war im Begriff ein ſtreichendes Feuer zu eröffnen, als zwanzig Leute an der Seite und Vorderkaſtell des Feindes erſchienen, ihre Hände erhoben, um Pardon zu bitten, und eifrigſt ausriefen, daß ſie die Flagge geſtrichen hätten. Die Aufregung am Bord des amerikaniſchen Schiffes war jedoch ſo groß, wegen der Art der Verwundung ihres braven Capitains, daß Capitain Biddle und ſeine Offi-

ziere kaum im Stande waren, die Leute zu verhindern, eine andere volle Lage abzufeuern. *)

Die Priſe war Sr. britiſchen Majeſtät Brigg Penguin, von 18 Kanonen, welche aber 19 Kanonen führte, nämlich, ſechzehn Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, zwei Jagdkanonen und eine bewegliche Karthaune auf dem Topp-Gallant Vorderkaſtell. Sie war ein Fahrzeug von der Klaſſe, Größe und Metall des Hornet, und ſoll eine Stückpforte mehr im Vordertheil gehabt haben, wodurch ſie zehn Kanonen in voller Lage erhalten könnte. **) Die Zahl ihrer Mannſchaft war 132, von denen zwölf Mann ihr ausdrücklich beigegeben worden waren, um einen ſehr ſtarken amerikaniſchen Privateur, genannt die Young Waſp, zu engagiren, eine Thatſache, die man aus einem an Bord gefundenen Briefe erſah, den der Admiral am Cap der guten Hoffnung, zu welcher

*) Obgleich dieſes Gefühl ſehr natürlich wär, ſo muß man die Verwundung des Capitain Biddle doch nur einem jener Zufälle zuſchreiben, welche in der Verwirrung eines Gefechts nicht vermieden werden können.

**) Bei einer genauen Vergleichung des wirklichen (nicht nennlichen) Metalls der beiden Fahrzeuge ſcheint es, daß der Hornet bei einer vollen Lage ungefähr neun Pfund an Kugelgewicht mehr, als der Penguin warf, wenn der letztere ſeine überzählige Kanone nicht gebrauchte. Was die Mannſchaft betrifft, ſo hatte das amerikaniſche Schiff zehn oder fünfzehn mehr im Gefecht. An Tonnengehalt waren ſich beide Fahrzeuge beinahe ganz gleich

Station der Penguin gehörte, geſchrieben hatte. Capitain Biddle gab den Verluſt ſeiner Priſe auf 14 Todte und 28 Verwundete an. In Betreff der Letzteren konnte kein Irrthum ſtattfinden, obgleich es die Meinung des Offiziers war, der die Priſe unter ſeiner Aufſicht hatte, daß eine größere Anzahl Leute geblieben ſein müßten. Schon einige Zeit vor dieſer Wegnahme hatte der Feind unterlaſſen, offizielle Berichte über ſeine Niederlagen zur See bekannt zu machen; aber ein Brief, der über dieſen Vorfall geſchrieben ſein ſoll, hat ſeinen Weg in's Publikum gefunden; derſelbe giebt den Verluſt der Engländer nur auf 10 Todte und 28 Verwundete an. Der Penguin war von den Kugeln des Hornet vollkommen durchlöchert, verlor ſeinen Fockmaſt und Bugſprit und der Hauptmaſt war viel zu ſehr beſchädigt, um ausgebeſſert werden zu können. Unter ſeinen Gebliebenen befand ſich der Commandeur, Capitain Dickenſon und der Hochbootsmann; unter den Verwundeten, ein Lieutenant, zwei Cadetten und der Zahlmeiſter.

Der Hornet hatte nur Einen Todten und zehn Verwundete. Unter den Letzteren befanden ſich, außer Capitain Biddle, der Erſte Lieutenant, Mr. Conner,*) ein junger vielverſprechender Offizier, deſſen Leben man einige Zeit lang in großer Gefahr hielt. Keine einzige

*) Jetzt Capitain Conner.

Kugel hatte den Rumpf des Hornet getroffen und auch das Sparrenwerk litt nur unbedeutenden Schaden, obgleich das Tau- und Segelwerk ziemlich zerfetzt war.

Das Gefecht zwiſchen dem Hornet und Penguin war eines der für den Charakter der amerikaniſchen Marine ehrenvollſten, welche im Laufe dieſes Krieges vorfielen. Die Fahrzeuge waren ſich völlig gleich, und wenn man ſich erinnert, daß ein engliſcher Flaggen-Offizier den Penguin auf beſondern Dienſt gegen ein Schiff abgeſchickt hatte, das bedeutend ſtärker ſein ſollte, als jenes, mit welchem er wirklich zuſammentraf, ſo iſt es nicht unbillig, anzunehmen, daß er in jeder Hinſicht als ein tüchtiger Kreuzer von ſeiner eigenen Marine betrachtet wurde. Und dennoch, trotz dem Vortheile des Windes, wurde dieſes Schiff in zwei und zwanzig Minuten genommen, mit Einrechnung der Zeit, welche verloren ging, als es am Quarter des Hornet hing, und während Letzterer wendete. Die Nettigkeit und die Schnelligkeit, mit welcher die amerikaniſche Schaluppe arbeitete, die Beſonnenheit, mit welcher ſie den Enterverſuch empfing und die Genauigkeit ihres Feuers, ſind ſämmtlich Beweiſe, daß ſie ein gut disciplinirtes Kriegsfahrzeug war, und daß der Dienſt, unter deſſen Lieblingen ſie gezählt wurde, auf hoher Stufe ſtehen müſſe. Durch ſolche Thaten wird der Charakter einer Marine am wirkſamſten bezeichnet.

Einige Stunden nach dem Gefecht entdeckte man ein verdächtig ausſehendes Fahrzeug; man nahm deßhalb ein Tau vom Penguin, und der Hornet ſchleppte ihn einige Entfernung vom Lande. Nachdem Capitain Biddle die Priſe ganz genau unterſucht und alle Vorräthe, deren man bedurfte, herausgenommen hatte, ließ er ſie am Morgen des 25. durchlöchern. Der Hornet ſtand damals gegen die Inſel, um nach dem fremden Segel zu ſehen, welches ſich als der Peacock erwies, mit dem Tom Bow-line in Geſellſchaft. Man traf nun einige Veränderungen, indem der Letztere in einen Cartel umgewandelt und mit den Gefangenen nach Rio de Janeiro geſchickt wurde.

Sobald Capitain Biddle dieſer Laſt und der damit verbundenen Conſumtion ſeiner Vorräthe, enthoben war, ſetzte er ſeine Kreuzfahrt fort. Dieſer muthige Offizier dachte nicht daran, daß die Wegnahme eines Fahrzeuges derſelben Claſſe an ſich ſelbſt ein Grund ſei, nach Hauſe zurückzukehren, und nachdem Capitain Warrington durch den Macedonian, eine Brigg, welche mit dem Preſident geſegelt war, gehört hatte, daß das letztere Schiff wahr-ſcheinlich weggenommen worden ſei, ſo entſchloß er ſich, mit den übrigen Fahrzeugen die anfänglich beabſichtigte Kreuzfahrt vorzunehmen. Nachdem ſie die vom Com. Decatur feſtgeſetzte Zeit bei der Inſel geblieben waren, ſegelten ſie demnach am 13. April ab.

Während ſie nun ſo ſchnell wie möglich den indiſchen Seen zueilten, gab am Morgen des 27. April, wo ſich

die beiden Schiffe im 38° 30′ ſüdlicher Breite und in 33° öſtlicher Länge befanden, der Peacock das Signal, daß ein fremdes Segel in ſüdöſtlicher Richtung geſehen werde. Beide Kriegsſchaluppen begannen nun die Verfolgung. Obgleich der Wind nur ſchwach war, ſo bemerkte man doch vor Abend, daß der Fremdling bedeutend näher gekommen ſei Es trat nun Windſtille ein und am nächſten Morgen war der Verfolgte noch zu ſehen. Der Wind kam aus N. W. und die Schiffe liefen, mit Nebenſegeln zu beiden Seiten, vor ihm her auf den Fremdling los, welcher ſich gegen den Wind ſtellte, augenſcheinlich um ſie zu beobachten. Der Peacock war der ſchnellſte Segler, und als er um 3 Uhr Nachmittags zwei franzöſiſche Meilen voraus war, bemerkte man, daß er einige Vorſicht in der Annäherung an den Feind beobachte, worauf der Hornet ſeine leichten Steuerbordſegel einzog und ſich auf den Weg zu ſeinem Gefährten machte. Man glaubte nun am Bord des letztern Schiffes, daß der Fremdling ein großer Indienfahrer ſei, und daß der Peacock nur die Ankunft des Hornet erwarte, um ihn anzugreifen. Aber eine Stunde ſpäter gab Capitain Warrington das Signal, daß das fremde Fahrzeug ein Linienſchiff und ein Feind ſei. Der Hornet wandte ſich unverzüglich nahe mit dem Winde, indem der Fremdling auf ſeiner Seite windabwärts und nicht ganz zwei franzöſiſche Meilen von ihm entfernt geſtanden hatte, und der Peacock, vorwärts ſegelnd, kam bald aus deſſen Bereich.

Man bemerkte nun, daß das engliſche Schiff ſehr ſchnell ſegelte. Da der Hornet am meiſten in Gefahr war, ſo fand Capitain Biddle gegen 9 Uhr Abends es nothwendig, ſein Fahrzeug zu erleichtern. Zwölf Tonnen Ballaſteiſen, viele Kugeln, einige ſchwere Sparren und der Hauptanker mit der Kette wurden über Bord geworfen. Um 2 Uhr Morgens hatte ſich der Feind zur Seite windabwärts genähert, worauf der Hornet ſich ſchräg nach Weſten wendete, aber ſogleich vom Feinde verfolgt wurde. Bei Tagesanbruch am 29. ſtand das engliſche Schiff am Quarter des amerikaniſchen, windabwärts, und in Schußweite. Um 7 Uhr zog es die engliſche Flagge auf nebſt einer Contre=Admirals=Fahne, und eröffnete ſein Feuer. Da die Kugeln über den Hornet wegflogen, wurde die Lanſch abgeſchnitten und fortgeſchafft, die übrigen Anker und Ketten, noch mehr Kugeln und ſo viele ſchwere Artikel, als man erlangen konnte, und ſechs Kanonen ebenfalls über Bord geworfen. Um 9 Uhr war der Feind ſo nahe gekommen, daß er ſein Feuer einſtellte, indem die durch ſeine Kanonen erzeugte Lufterſchütterung den Wind geſchwächt hatte.

Um 11 Uhr, Morgens, fand man jedoch, daß der Feind ſich wiederum näherte, worauf der Hornet ſämmtliche Kanonen, außer eine, die Boote, faſt alle Kugeln, ſämmtliche Nothſparren und ſo viel andere Gegenſtände vom Verdeck und im Raum, als man nur erlangen

konnte, über Bord warf. Auch wurde das Topp-Gallant Vorderkaſtell zerſchlagen und die Stücke in den Ocean geworfen. Um Mittag war der Feind auf eine Meile nahe gekommen und eröffnete wiederum ſein Feuer, die Kugeln weit über das Schiff hinaus fliegend. Glücklicherweiſe trafen nur drei. Eine fuhr durch das Bugſpriet-Segel, eine andere fiel auf's Verdeck, ſprang ab und ſchlug vorn ein, und eine dritte traf ebenfalls den Rumpf. Dennoch gab Capitain Biddle nicht nach, entſchloſſen, ſein Schiff nicht aufzugeben, ſo lange noch ein Schimmer von Hoffnung übrig blieb, denn man bemerkte, daß der Feind, während er feuerte, zurück blieb. Gegen 2 Uhr, Nachmittags, erhob ſich ein ſtärkerer Wind, der ſich mehr nach Weſten ſtellte. Vorher hatte der Wind, indem er ſich mehr ſüdöſtlich hielt, die Verfolgung ſehr begünſtigt, jetzt brachte er aber den Hornet mehr windwärts, der nun ſchnell den Vorſprung zu gewinnen anfing. Bei Sonnenuntergang war der Fremde ſchon weiter als eine franzöſiſche Meile zurück und das Schiff lief neun Knoten während der ganzen Nacht, indem der Wind in heftigen Stößen wehete. Der Feind kam noch bisweilen zu Geſicht, volle Segel zur Verfolgung tragend, aber bei Tagesanbruch war kaum ſein Rumpf noch zu ſehen. Um halb zehn Uhr, Morgens, nahm er ſeine Beiſegel ab, band ſeine Toppſegel ein und zog ſich in öſtlicher Richtung hin, und zwei Stunden ſpäter waren auch die Oberſegel aus dem Geſichtskreis verſchwunden. Der Hornet beſaß nun kei-

nen Anker, keine Ketten, kein Boot und hatte nur noch eine einzige Kanone, aber er beſchleunigte dennoch, ſo viel er konnte, ſeinen Weg nach New-York, deſſen Hafen er am 9. Juni auch glücklich erreichte.

Capitain Biddle erwarb ſich faſt eben ſo viel Ruhm wegen der Standhaftigkeit und Geſchicklichkeit, mit welcher er ſein Schiff bei dieſer Gelegenheit rettete, als wegen der Tapferkeit, mit der er es einige Wochen früher in's Treffen geführt hatte. In der Beſtimmtheit, mit welcher er ſeine Kreuzfahrt fortſetzte, nachdem er ein Fahrzeug von derſelben Stärke genommen hatte, erkannte die Nation den Geiſt des älteren Offiziers deſſelben Namens und Familie, der ſich in der Revolution ſo ausgezeichnet hatte. Er war bereits in den Rang eines Capitains erhoben worden, obgleich er nichts davon wußte, ehe er noch den Penguin genommen hatte, empfing aber die anderen, bei ſolchen Gelegenheiten gebräuchlichen Beweiſe der Zufriedenheit. Sein Benehmen während der Verfolgung wird noch beſſer gewürdigt werden, wenn man hinzufügt, daß ſein Schiff dem Feinde eben ſo nahe geweſen war, als die United States dem Macedonian im Moment, wo der letztere vollkommen verſtümmelt wurde. Das Schiff, welches den Hornet verfolgte, war der Cornwallis, von 74 Kanonen, der die Flagge eines nach Oſtindien ſegelnden Offiziers trug.

Der Peacock ſetzte ſeine Kreuzfahrt fort, und am

30. Juni traf er in der Straße von Sunda auf einen Kreuzer der oſtindiſchen Compagnie, den Nautilus von 14 Kanonen, unter Capitain Boyce, und da Capitain Warrington nicht wußte, daß unterdeſſen der Friede abgeſchloſſen worden war, ſo kam es zum Wechſeln voller Lagen, worauf der Nautilus die Flagge ſtrich. Dieſes unglückliche Mißverſtändniß ereignete ſich nur wenige Tage nach der, zur Einſtellung der Feindſeligkeiten feſtgeſetzten Periode und am nächſten Tage, als Capitain Warrington erfuhr, daß ein Friedenstractat im März ratificirt worden war, gab er den Nautilus wieder los. Das letztere Fahrzeug hatte 6 Todte und 8 Verwundete, aber Niemand war am Bord des Peacock beſchädigt worden; derſelbe kehrte unverzüglich nach der Heimath zurück.

Das Treffen zwiſchen dem Hornet und Penguin war das letzte reguläre Gefecht in dieſem Kriege und das Zuſammentreffen mit dem Nautilus die letzte feindſelige Handlung zwiſchen den kriegführenden Mächten. Als der Peacock einlief, waren bereits ſämmtliche, gegen die Engländer abgeſchickten Kreuzer in ihre Hafen zurückgekehrt.

Die Verbrennung der Fregatte Columbia zu Waſhington und die Blockade des Java in der Cheſapeake Bai, hatte die Regierung im Herbſt 1814 veranlaßt, zwei Geſchwader von kleinen Fahrzeugen zu kaufen oder zu erbauen, von denen eines von dem Capitain Porter, und

das andere von dem Capitain Perry commandirt werden ſollte. Dem erſteren gelang es, fünf Brigantinen oder Schooners zu kaufen und er war eben im Begriff, mit ihnen zur See zu gehen, als die Neuigkeit des Friedensabſchluſſes im Lande bekannt wurde. Die Fahrzeuge, welche eines dieſer fliegenden Geſchwader bildeten, waren: die Firefly, unter Capitain Porter; der Spark, unter Lieutenant Commodore Gamble; die Torch, unter Lieutenant Commodore Chauncey; der Spitfire, unter Capitain Caſſin *), und der Flambeau, unter Lieutenant Commodore Nicholſon. Der erſte Beſtimmungsort dieſer Force ſollte Weſtindien ſein und es wurde angenommen, daß ſie mit Befehl ſegeln würde: zu brennen, in Grund zu bohren und zu zerſtören, ohne den Verſuch zu machen, Priſen einzubringen, ausgenommen in ganz ungewöhnlichen Fällen.

Capitain Perry hatte weniger Glück, paſſende Fahrzeuge zu finden, und ſo wurde der Kiel zu drei ſchweren Briggs gelegt, deren Namen der Boxer, der Saranac und der Chippewa ſein ſollte, obgleich aus grünem Holze. Eine andere, genannt Escape, wurde gekauft und erhielt den Namen Prometheus; aber es ſcheint, das das fünfte Fahrzeug noch nicht gefunden worden war, als der

---

*) Dieſer Offizier war wegen ſeiner Tapferkeit in der Schlacht bei Plattsburg Bai befördert worden.

Friede verkündet wurde. Den Boxer erhielt der Lieutenant John Porter, den Chippewa der Lieutenant G. Campbell Read, den Saranac der Lieutenant Elton, und den Prometheus der Lieutenant Joſeph J. Nicholſon. Das fünfte Fahrzeug war für den Capitain Perry beſtimmt, aber dieſer Offizier kehrte auf den Java zurück, ſobald als es bekannt wurde, daß das fliegende Geſchwader nicht zu der urſprünglichen Beſtimmung verwendet werden ſollte.

So endigte der Krieg von 1812, ſo weit er mit der amerikaniſchen Marine in Beziehung ſtand. Die Marine trat aus dieſem Kampfe mit einem großen Gewinn an Ruhm hervor. Der brilliante Styl, in welchem die Schiffe in das Treffen geführt, die Sicherheit und Schnelligkeit, mit welcher ſie gelenkt wurden und die fatale Genauigkeit ihres Feuers, bei faſt jeder Gelegenheit, erſchuf eine neue Aera im Seekriegsweſen. Die meiſten der Gefechte mit Fregatten waren ſo ſchnell entſchieden worden, als die Umſtände es geſtatten wollten, und in keinem einzigen Falle wurde es nöthig gefunden, das Feuer einer Kriegsſchaluppe, gegen einen einzelnen Gegner, länger als eine Stunde zu unterhalten. Die meiſten der Gefechte der letzteren wurden in der That in der Hälfte dieſer Zeit entſchieden, und oft war die in derſelben erfolgende Niederlage derjenigen gleich, welche von großen europäiſchen Schiffen in Hauptſchlachten erkämpft wurde. In

einigen derſelben umfaßte die Zahl der Todten und Verwundeten einen ſehr anſehnlichen Theil der Mannſchaften.

Es iſt ſchwierig zu ſagen, bei welcher Nation dieſer unerwartete Erfolg das meiſte Erſtaunen erregte — bei der amerikaniſchen oder der engliſchen. Bei der erſteren erzeugte derſelbe ein Selbſtvertrauen, das ihr bisher gemangelt hatte, das aber am Ende vielleicht in Eigendünkel und Sicherheitsgefühl ausartete, welche nicht ohne Gefahr oder gänzlich ohne Uebertreibung bleiben konnten. Die letztere ſah ſich veranlaßt, ihre Art der Klaſſeneintheilung zu verändern, wählte aber durchaus nicht eine ſolche, welche von dem Vorwurf des Mangels an Conſiſtenz eben ſo frei war, als die aufgegebene, und änderte ihre Beſtimmungen der Stärke einzelner Schiffe, wie auch der Bewaffnung der Fregatten, gänzlich. Die tüchtigſten und bravſten Capitaine der engliſchen Flotte gaben bereitwillig zu, daß das Erſcheinen einer neuen Macht auf dem Ocean zu erwarten ſtand und daß es nicht unwahrſcheinlich ſei, daß der Kampf um die Herrſchaft der Seen von neuem durchfochten werden würde. Kurz, während einige ihrer Unwiſſenden, Anmaßenden und Ruhmprediger ſich bemühten, Entſchuldigungen wegen der unerwarteten Niederlagen aufzufinden, welche Großbritanien in dieſem kurzen Kriege zur See erlitten hatte, erkannten jedoch die Scharfſinnigen und Nachdenkenden darin Stoff zu ernſthaften Beſorgniſſen. Sie wußten, daß die

früheren Triumphe ihrer Admirale nicht ſo ſehr die Folge einer ungewöhnlichen Tüchtigkeit im Manövriren der Flotten war, ſondern vielmehr in der nationellen Fähigkeit der Führung einzelner Schiffe ihren Grund hatten, und ſie ſahen in dem Benehmen der Amerikaner, während dieſes Kampfes, den deutlichen Beweis von derſelben Fähigkeit, welche ſich überdies noch durch eine Geſchicklichkeit in der Geſchützkunſt, wie ſie noch nie ſo gleichmäßig in irgend einem Seekriege gezeigt worden war, auszeichnete. Mit einem Worte, man könnte die Frage aufſtellen, ob alle die großen Siege der letzten europäiſchen Kriege mehr Frohlocken unter den Nichtunterrichteten jener Nation erregten, als die Niederlagen Anläſſe zu Beſorgniſſen bei denen gaben, welche fähig waren, Urſache und Wirkung in Sachen zu berechnen, welche ſo durchaus profeſſionell ſind, wie die Conſtruktion, Kraft und Führung der Schiffe. Manche unrichtige Methoden wurden angewendet, um den ungewöhnlichen Charakter, welchen die Seetreffen angenommen hatten, zu erklären, und ſo behauptete man auch unter anderem, daß die amerikaniſchen Fahrzeuge mit Mannſchaften von nur auserleſenen Seeleuten geführt worden wären. Daß eine Nation, welche ſich der Preßgänge bediente, ſich einbilden ſollte, daß eine andere, die nur Freiwillige anwarb, Vortheile dieſer Art beſitzen könne, läßt eine ſtarke Neigung vermuthen, alle, nur nicht die richtigen Mittel anzuwenden, um ein unangenehmes Factum zu erklären. Es iſt nicht

bekannt, daß ein einziges Fahrzeug, ausgenommen die Conſtitution, während ihrer beiden letzten Kreuzfahrten, mit einer Mannſchaft zur See ging, welche in dieſer Hinſicht als vorzüglich betrachtet werden könnte. Kein amerikaniſches Kriegsſchiff ſegelte jemals mit einer Mannſchaft von nur tüchtigen Seeleuten, und einige der heißeſten Treffen, die ſich während dieſes Krieges ereigneten, wurden mit Leuten gefochten, die bedeutend größere als gewöhnliche Mängel beſaßen. Die Mannſchaften der Fahrzeuge auf dem Champlain See, insbeſondere, waren von einer viel geringeren Fähigkeit, als man gewöhnlich auf Kriegsſchiffen findet. Auch waren die Offiziere im Allgemeinen weder alt, noch ſehr erfahren. Die Marine ſelbſt datirte ſich nur von vierzehn Jahren her, wo der Krieg anfing und einige der Commandeure begannen ihre profeſſionelle Carriere mehrere Jahre ſpäter, nachdem die erſten Anſtellungen erlaſſen worden waren. Vielleicht die Hälfte der Lieutenants, welche bei dem Frieden von 1815 in Dienſt waren, gingen nur ſechs Jahre vor der Erklärung des Krieges zuerſt an Bord eines Schiffes, ſehr viele von ihnen ſogar nur drei oder vier Jahre zuvor. Weit davon, daß die Cadetten, wie man zu jener Zeit behauptete, Capitaine und Steuerleute von Handelsſchiffen geweſen wären, ſie waren vielmehr gemeiniglich Jünglinge, welche zum erſten Male das väterliche Haus verlaſſen hatten, als ſie auf dem Quarter-Deck eines Kriegsſchiffes erſchienen.

Daß der Ton und die Diſciplin des Dienſtes auf hoher Stufe ſtanden, iſt wahr; aber man muß dieſes nicht phyſiſchen, ſondern moraliſchen Urſachen zuſchreiben: jener Fähigkeit des amerikaniſchen Charakters für die See, welche ſich ohne Unterbrechung bewährt hat, von dem Tage an, wo die erſte Pinaſſe, auf einer der Handelsreiſen des ſiebenzehnten Jahrhunderts, der Küſte entlang ſegelte, bis zu dem gegenwärtigen Augenblick.

EIGENTHUM DER STADT AUGSBURG

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Cooper, James Fenimore,

Cooper's sämmtliche Werke

Bd.: 136/147

Frankfurt am Main 1840

Augsburg, Staats- und Stadtbibliothek -- LA 1157 -136/147
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11257070-0